

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 3834** *Resolución de 25 de marzo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del Estudio informativo autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló.*

El proyecto al que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a.1, del grupo 6, del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El proyecto consiste en la construcción de una autovía que conecta la CV-10, a la altura de La Jana (Castellón), con la N-340 a la altura de El Perelló (Tarragona), que formará parte del tramo de autovía A-7 que conectará las poblaciones de Castellón y L'Hospitalet de L'Infant.

El ámbito de actuación abarca las provincias de Castellón, perteneciente a la Comunitat Valenciana, y Tarragona, en la Comunidad Autónoma de Cataluña. Los términos municipales por los que discurre este subtramo de autovía son los siguientes: La Jana, Traiguera y San Rafael del Río, en la provincia de Castellón; y Uldecona, Godall, La Galera, Santa Bárbara, Tortosa, L'Aldea, Camarles y L'Ampolla, en la provincia de Tarragona.

La vía estará formada por dos calzadas con dos carriles de 3,5 m de anchura cada uno y una longitud aproximada de 60 km. Los arcones tendrán una anchura de 2,5 m los exteriores y de 1 m los interiores, con bermas de 1 m. La anchura de la mediana será de 4 m.

Inicialmente se plantean tres posibles soluciones, la alternativa interior, opción seleccionada en el estudio informativo, que prolonga la autovía interior hasta conectar con la N-340 cerca de El Perelló; la alternativa costera que toma el eje de la N-232 hasta conectar con la N-340 a la altura de Vinaròs, siguiendo luego el corredor de esta vía; y la alternativa intermedia, que sigue el corredor de la AP-7 (autopista de peaje) entre Uldecona y Freginals, para conectar con la N-340 en Amposta. El punto de origen común del estudio se sitúa próximo a la población de La Jana, coincidiendo con la conexión entre la autovía CV-10 y el eje transversal de la N-232. El punto final de las tres soluciones, se ubica en la conexión entre la alternativa interior y la costera, cerca de El Perelló.

Con posterioridad al primer trámite de información pública (publicada en el «BOE» núm. 227 de fecha 22 de septiembre de 2005), y debido a las alegaciones de la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y de varios ayuntamientos (Alcanar, Masdenverge y L'Aldea) que solicitan modificaciones de trazado de la Alternativa Interior (Alternativa 23), el promotor del proyecto solicita la interrupción del trámite de evaluación de impacto ambiental, con fecha 26 de junio de 2007, para realizar ajustes de trazado y someterlos nuevamente al trámite de información pública (publicada en el «BOE» núm. 235, de fecha 1 de octubre de 2007).

El promotor diseña dos modificaciones a lo largo del trazado de la alternativa 23 (alternativa interior) con el nombre común de nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló: la alternativa 23A (entre los pp.kk. 13+000 y 28+500 de la alternativa 23), consistente en desplazar el trazado ligeramente hacia el este, aproximándolo a San Rafael del Río, para reducir la afección al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES5140023 Secans del Montsià; y la alternativa 23B (entre los pp.kk. 48+000 y 62+963 de la alternativa 23), que traslada el trazado hacia el este, aproximándolo al corredor de la autopista AP-7, hasta el punto final del subtramo, con la finalidad de evitar la afección al LIC y ZEPA ES5140006 Serres de Cardò-Boix, al yacimiento arqueológico de Vinaixarop (Barranc de Vinaixarop) y al suelo apto para urbanizar (SAU) de Vinaixarop, así como reducir la afección a zonas de gran valor paisajístico y ambiental.

Además, en respuesta a la Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña que solicita mejorar el punto de conexión de la autovía con la carretera C-12 (Eje del Ebro), el promotor incorpora en el estudio de impacto ambiental sometido a la tercera información pública (publicada en el «BOE» núm. 163, de fecha 6 de julio de 2010) una pequeña variante en la alternativa 23 (entre los pp.kk. 38+930 y 42+570), en el término municipal de Santa Bàrbara, que desplaza el trazado hacia el noroeste, alejándolo de la zona inundable del barranco de La Galera y buscando un punto de cruce con la nueva C-12 en una zona de relieve suave. Esta variante discurre en su totalidad por el término municipal de Santa Bàrbara y evita el de Masdenvergue, por cuyo extremo norte discurría el antiguo eje 23.

Finalmente, según el estudio de impacto ambiental sometido a la tercera información pública, el enlace El Perelló-1 no forma parte del estudio informativo ni, por tanto, de la presente declaración de impacto ambiental, dado que el punto final del proyecto se adelanta, situándose a unos 900 m del futuro enlace de la autovía A-7 con la carretera nacional N-340, en el término municipal de L'Ampolla.

Con las modificaciones mencionadas, el promotor propone una alternativa definitiva, redefiniendo su kilometraje entre en el p.k 0+000 inicial y el p.k. 59+960 final.

Quedan excluidos de la presente Resolución:

La conexión entre el enlace de Traiguera (p.k. 6+000) y ese municipio, que no está definida con el mismo nivel de detalle que el tronco de la autovía y que podría afectar a ciertos elementos del patrimonio cultural.

El nuevo vial proyectado en el enlace de San Rafael del Río, que tampoco tiene el grado de definición adecuado y que cruza el río Sénia, definido en el estudio de impacto ambiental como corredor local de fauna.

El enlace con la futura carretera C-12, que no se define, aunque el estudio lo sitúa en las proximidades del Barranc de Pelos, identificado como corredor de fauna local en el estudio de impacto ambiental, por lo que se podría ver afectado por dicho enlace.

El enlace con la carretera C-42, que puede afectar a casas aisladas, al barranc del Pont Trencat identificado como corredor local de fauna y al yacimiento arqueológico Partida del Rodeo, sobre el que el estudio plantea realizar una actuación arqueológica específica durante la redacción del proyecto constructivo. Se considera, por tanto, que el diseño de este enlace se debe reconsiderar para reducir las afecciones apuntadas con anterioridad, teniendo en cuenta los resultados del mencionado estudio.

Los préstamos, que se deberán evaluar en el caso de que no se utilicen canteras y graveras en explotación, como señala el propio estudio de impacto ambiental.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

En la provincia de Castellón, los cauces atravesados por las alternativas corresponden a cuencas pequeñas y medianas, con corriente discontinua tipo rambla. En la provincia de Tarragona las cuencas son de pequeña entidad, también en rambla, salvo en el caso del río Ebro. Los cursos más importantes atravesados son los ríos Servol o Cérvol, Cenja (Sènia en catalán) y Ebro, así como el barranco de La Galera.

Las unidades hidrogeológicas existentes en el entorno de la actuación son: Maestrazgo 08.07, Plana de Cenja 08.09, Plana de Vinaròs-Peñíscola 08.10, Bajo Ebro-Montsià 09.08.21 y Cardó-Perelló 10.28. Ésta última unidad está formada por tres acuíferos: Cardó-Perelló, Pla de L'Ametlla y Pla de L'Aldea, formando los dos últimos un conjunto denominado Acuífero de la Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla, incluidos en el anexo 2 del Decreto 328/1988 del 11 de octubre, por el que establecen normas de protección y adicionales en materia de procedimiento en relación con diversos acuíferos de Cataluña.

En la zona de estudio gran parte del territorio ha sido ocupado por cultivos, quedando la vegetación natural relegada a los terrenos con mayor pendiente, donde dominan las formaciones arbustivas, de matorral y pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*). Por otra parte, se atraviesan diversos ríos y barrancos, que conservan vegetación de ribera.

Las superficies donde aún se encuentran formaciones naturales bien conservadas o especies de interés se incluyen, en su mayor parte, en la Red Natura 2000 o bajo otras figuras de protección como Parque Natural, como el Delta de l'Ebre y Els Ports, espacios de interés natural (EIN), microrreservas vegetales, zonas húmedas de la Comunitat Valenciana y Cataluña, así como árboles monumentales de Tarragona y cuevas de la Comunitat Valenciana.

La traza de la autovía discurre por los siguientes lugares de la Red Natura 2000: LIC y ZEPa ES5140023 Secans del Montsià, y LIC y ZEPa ES5140011 Sistema prelitoral meridional, que se superpone al Parque Natural dels Ports e incluye la Reserva Natural Parcial de las Fagedes de los Ports. Además, se sitúa muy próximo al LIC y ZEPa ES5140006 Serres de Cardò-Boix y al LIC ES5140010 Riberes i Illes de l'Ebre; protegidos también bajo la figura de Espacio de Interés Natural de Cataluña (EIN).

El corredor biológico del barranco de La Galera, así como el propio barranco, es atravesado por la traza de la autovía, y está incluido, parte, en el LIC y ZEPa Sistema prelitoral meridional. Además, está protegido por la Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales de Cataluña, así como bajo la figura del Plan de Espacios de Interés Natural de Cataluña (PEIN) Barrancs de Sant Antoni-Lloret-La Galera (Decreto 328/1992, de 14 de diciembre), el Plan Integral de Protección del Delta del Ebro (PIPDE); el Consorcio Lidebre (Grupo LEADER) y es un espacio de protección especial de acuerdo con las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Masdenverge.

También se identifican diversos hábitats naturales de interés comunitario, incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, entre los que se encuentra el prioritario zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (código 6220).

Entre las especies de fauna presentes en el ámbito de estudio se encuentran algunas incluidas dentro del Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero) en la categoría de en peligro de extinción, como el samaruc (*Valencia hispanica*) y el fartet (*Aphanius iberus*), y en la categoría de vulnerable, como la garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), el murciélago ratonero mediano (*Myotis blythii*), el murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), el murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*) y el pez fraile (*Salaria fluviatilis*).

En el área estudiada se localizan los corredores regionales o globales de fauna siguientes: Serra de Montsià y Sierra de Godall (Montes Blancos), Ports de Besseit y Serra del Boix; además de varios corredores locales asociados a cursos fluviales.

Además, existen diversos elementos del patrimonio cultural, entre los que se encuentran los yacimientos arqueológicos Partida del Rodeo, Barranc de Giné y Mas de Giner así como la Vía Romana de El Perelló y la Vía Augusta.

El trazado de la autovía se sitúa próximo a dos montes de utilidad pública (MUP): Boalar Mayor y Menor (CS-073), propiedad del ayuntamiento de Traiguera (Castellón); y Maleses/Garrigues (CUP-57/T-1013), propiedad de la Generalitat de Cataluña (TT.MM. de L'Ampolla y El Perelló).

### 3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Antecedentes. La tramitación del subtramo de autovía La Jana-El Perelló tiene su origen en el «Estudio Informativo N-340, autovía, tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant» (clave EI.1-E-143) de junio de 2003, que fue objeto de declaración de impacto ambiental publicada en el «BOE» núm. 219 de fecha 13 de septiembre de 2005, referida solamente a las actuaciones relativas a las Variantes de Castellón Sur-Castellón Norte, Benicassim, Oropesa y L'Aldea. También cuenta con declaración de impacto ambiental la Variante de Benicarló-Vinaroz, publicada en el «BOE» núm. 111 de fecha 10 de mayo de 2006.

Por tanto, en el presente apartado se recoge la tramitación del mencionado estudio hasta la entrada del expediente de información pública, que ya se corresponde con el subtramo: La Jana-El Perelló, objeto de la presente declaración de impacto ambiental.

3.1.2 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 12 de agosto de 2002, momento en que tiene entrada en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el documento inicial del proyecto N-340, autovía, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

3.1.3 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 5 de septiembre de 2002 se inicia el trámite de consultas, en el que se pidió la opinión a los siguientes organismos, indicando con una «X» aquellos que remitieron informe en relación con el documento inicial.

Las consultas reflejadas en este apartado se refieren exclusivamente al subtramo La Jana-El Perelló:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente . .	–
Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio de Medio Ambiente . . . .	X
Agencia Catalana del Agua . . . . .	X
Delegación de Gobierno en la Comunitat Valenciana . . . . .	–
Delegación del Gobierno en Cataluña . . . . .	–
Subdelegación del Gobierno en Castellón . . . . .	X
Subdelegación del Gobierno en Tarragona . . . . .	–
Diputación Provincial en Castellón . . . . .	–
Diputación Provincial de Tarragona . . . . .	X
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana . . . . .	–
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana . . . . .	–
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana . . . . .	–

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Promoción Cultural de la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña . . . . .	-
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña . . . . .	-
Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña . . . . .	X
Ayuntamiento de Benicarló . . . . .	X
Ayuntamiento de Càlig . . . . .	-
Ayuntamiento de Canet Lo Roig . . . . .	-
Ayuntamiento de La Jana . . . . .	-
Ayuntamiento de Rosell . . . . .	-
Ayuntamiento de San Jorge . . . . .	-
Ayuntamiento de San Rafael del Ríó . . . . .	-
Ayuntamiento de Traiguera . . . . .	-
Ayuntamiento de Vinaròs . . . . .	X
Ayuntamiento de Xert . . . . .	-
Ayuntamiento de Alcanar . . . . .	-
Ayuntamiento de Aldover . . . . .	-
Ayuntamiento de L'Aldea . . . . .	X
Ayuntamiento de L'Ampolla . . . . .	-
Ayuntamiento de Amposta . . . . .	-
Ayuntamiento de Camarles . . . . .	X
Ayuntamiento de Deltebre . . . . .	-
Ayuntamiento de Freginals . . . . .	-
Ayuntamiento de La Galera . . . . .	-
Ayuntamiento de Godall . . . . .	-
Ayuntamiento de Mas de Barberans . . . . .	-
Ayuntamiento de Masdenverge . . . . .	-
Ayuntamiento de El Perelló . . . . .	-
Ayuntamiento de Roquetes . . . . .	-
Ayuntamiento de Sant Carles de la Rápita . . . . .	X
Ayuntamiento de Sant Jaume d'Enveja . . . . .	-
Ayuntamiento de Santa Bárbara . . . . .	-
Ayuntamiento de la Sènia . . . . .	-
Ayuntamiento de Tivenys . . . . .	-
Ayuntamiento de Tortosa . . . . .	X
Ayuntamiento de Ulldecona . . . . .	-
Dirección General del Instituto Geológico y Geominero de España . . . . .	-
Departamento de Botánica de la Facultad de Biología de la Universidad de Valencia . . . . .	-
Departamento de Biología Animal de la Universidad de Valencia . . . . .	-
Cátedra de Geología de la Universidad de Valencia . . . . .	-
Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia . . . . .	-

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Cátedra de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Barcelona .....	-
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Tarragona .....	-
ADENA .....	-
Ecologistas en Acción .....	-
SEO .....	-
Greenpeace .....	-
Colla Ecologista de Castelló .....	-
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Roncadell» .....	-
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME) .....	-
DEPANA .....	-
Grupo Ecologista La Carrasca i La Rabosa .....	-
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina (APNAL) .....	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas referidas al tramo La Jana-El Perelló son los siguientes:

**Espacios naturales de interés:** La entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña señala la posible incidencia del proyecto sobre el Parque Natural, LIC y ZEPA Delta de l'Ebre.

**Vegetación y fauna:** La mencionada Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña indica las áreas de interés para la conectividad biológica en la zona de estudio, que son el río Ebro y los ríos, rieras y torrentes que bajan de la Sierra de Montsià a la costa y de Ports de Besseit hacia el Ebro, así como las áreas conectoras entre el Espacio de Interés Natural (EIN) de Plana de Sant Jordi a Muntanyes de Tivissa-Vandellòs y de Serra de Cardó a Plan de San Jordi y Muntanyes de Tivissa-Vandellòs. También considera las áreas de conectividad entre las diferentes cuencas hidrográficas del noroeste de la cuenca de Montsià. Además, señala la presencia de Árboles Monumentales y de puntos de nidificación de rapaces. La Agencia Catalana del Agua incide en el estudio de la posible conectividad del sistema fluvial con los mosaicos laterales y las posibles fragmentaciones y perturbaciones de hábitats y poblaciones.

**Hidrología:** La Confederación Hidrográfica del Ebro y la Agencia Catalana del Agua señalan la posible afección a cauces y aguas subterráneas. La entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña menciona la posibilidad de impactos negativos sobre las aguas subterráneas del Delta del Ebro.

**Patrimonio histórico-artístico y cultural:** La entonces Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana y la Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña informan de las evidencias arqueológicas y edificios protegidos existentes en el ámbito de sus competencias, entre las que destaca la Vía Augusta. La Confederación Hidrográfica del Ebro se refiere a la afección a elementos rurales tradicionales.

**Suelo:** La Confederación Hidrográfica del Ebro insta a tomar medidas para la estabilización geotécnica de plataformas y taludes. Por su parte, la Agencia Catalana del Agua hace referencia a la minimización del espacio a ocupar, la prevención de la erosión y la gestión de los materiales.

**Planificación territorial:** La entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña considera que el corredor costero puede presentar problemas de espacio físico y de limitación del desarrollo de las poblaciones hacia el interior. Varios ayuntamientos incluyen aspectos relativos a sus propios planeamientos y a las mejores alternativas en este sentido.

Contaminación acústica: La Confederación Hidrográfica del Ebro, la Agencia Catalana del Agua y la entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña solicitan medidas de prevención contra el aumento de los niveles sonoros.

3.1.4 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento las respuestas al periodo de consultas previas del estudio informativo del proyecto N-340 autovía, tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant con fecha 26 de diciembre de 2002.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Primera información pública, resultado. Con fecha 22 de septiembre de 2005 se publica en el «BOE» núm. 227 el anuncio de la Dirección General de Carreteras por el que se somete a información pública el Estudio informativo de la autovía A7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló. El expediente de información pública y el estudio de impacto ambiental tuvieron entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental con fecha 11 de septiembre de 2006.

Durante el proceso de información pública se presentan un total de 140 informes y alegaciones. El resultado del proceso de participación es el siguiente:

Selección de alternativas y ajustes de trazado sobre la solución elegida por el promotor: En cuanto a la selección de alternativas, la alternativa interior es considerada la más apropiada por la mayoría de los ayuntamientos y Consells alegantes, Ezquerra Republicana de Cataluña Ebre, la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y la entonces Consejería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, además de varias empresas y confederaciones empresariales. El Ayuntamiento de Amposta prefiere la alternativa costera y el Ayuntamiento de Alcanar la intermedia, pero aceptan la alternativa interior. El Ayuntamiento de Camarles y Ecologistas en Acció prefieren la alternativa costera y rechazan la interior. La Confederación Hidrográfica del Ebro prefiere las alternativas costera o intermedia, aunque acepta la interior. El Ayuntamiento de San Rafael del Río propone un ajuste de trazado para evitar posibles afecciones al paraje de Molí Canet y a un cauce público con vegetación de ribera. Varios ayuntamientos y consells comarcals alegantes proponen dos variantes de trazado, una por el este y otra por el oeste, en San Rafael del Río, una por el este en Santa Bárbara y otras 2 (C y D) entre L'Aldea y El Perelló. La Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y los Ayuntamientos de Alcanar, Masdenverge y L'Aldea solicitan ajustes de trazado en San Rafael del Río, hacia el sur en Santa Bárbara, hacia el este en el cruce con el río Ebro y un último ajuste entre L'Aldea y El Perelló. El Ayuntamiento de Masdenverge pide circunvalar la población para evitar el incremento de tráfico.

El promotor responde que la alternativa interior ofrece mayores ventajas en el análisis global de alternativas. Con respecto a los ajustes de trazado en San Rafael del Río, afirma que el cruce del río Cenia está muy condicionado por la presencia de un gasoducto, edificaciones dispersas en ambas márgenes del río, además de zonas urbanas y urbanizables en San Rafael del Río y Uldecona, por lo que se ha buscado el punto que evita afecciones importantes a estos elementos. La alternativa por el este de San Rafael del Río supondría un cambio significativo del trazado y la propuesta por el oeste no es viable por afectar a núcleos urbanos, al igual que la solución propuesta por la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre. En Santa Bárbara el trazado propuesto por este ayuntamiento afectaría al yacimiento Mas Giner. En el tramo entre L'Aldea y El Perelló, la opción C propuesta en las alegaciones afectaría a instalaciones del Consorcio de Aguas de Barcelona y la opción D supondría un incremento significativo del recorrido y cruzaría dos veces la AP-7. En el cruce del río Ebro, el trazado propuesto por las

alegaciones atravesaría el yacimiento de Mas Giner y no resolvería la conexión de la autovía con Camarles. En relación con la circunvalación de Masdenverge, el enlace más accesible para Amposta es el de la C-12, que canalizará la mayor parte del tráfico, por lo que no se prevén nuevos tráficos.

Afecciones sobre los espacios naturales de interés: El impacto sobre el espacio de la Red Natura 2000 Secans d'Ulldecona (incluido en el actual Secans del Montsià) es mencionado por casi todos los ayuntamientos y Consells Comarcals alegantes, por Ezquerra Republicana de Cataluña Ebre, por la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y por grupos ecologistas.

El promotor contesta que, para evitar esta afección, habría que modificar significativamente el trazado e incluye en su informe de alegaciones una variante alternativa que minimiza la afección.

Afecciones sobre la fauna: El Ayuntamiento de El Perelló solicita la inclusión de un paso de fauna a la altura del p.k. 10+100. Grupos ecologistas recalcan la afección del trazado a varios corredores biológicos y vegetación asociada, además de al aguilucho cenizo, así como la necesidad de pasos de fauna.

El promotor considera innecesario dicho paso de fauna ya que el estudio de impacto ambiental ya prevé una obra de drenaje adaptada a esta función en el p.k. 9+912. En cualquier caso, el promotor señala que los pasos de fauna se definirán todavía con más detalle en el proyecto de construcción. Por otra parte, las posibles afecciones al aguilucho cenizo se producirían en las proximidades de la Serra de Montsià, en la margen derecha de la alternativa intermedia y no en la solución seleccionada.

Afecciones sobre la hidrología: La Confederación Hidrográfica del Ebro solicita que los viaductos sobre el Ebro (uno en cada sentido) no supongan nuevas afecciones significativas sobre el mismo. Además, incluye una serie de criterios de diseño sobre la obra, así como condiciones relativas a la ejecución de las obras, como la prohibición de vertidos que contaminen las aguas, el tratamiento del agua que se vierta a los cauces, la garantía, en cualquier caso, de los cauces afectados o el respeto a los taludes naturales del cauce, reponiendo su morfología y vegetación, en caso de afección, y garantizando su estabilidad. La Agencia Catalana del Agua advierte de la existencia del acuífero de la plana de L'Ampolla-Perelló-L'Ametlla de Mar. También requiere que se realice y justifique el estudio hidrológico de drenaje transversal y el diseño de las obras de drenaje según sus criterios, además de cumplir las condiciones incluidas en su informe de alegaciones al estudio informativo de Castellón-L'Hospitalet de L'Infant. Grupos ecologistas proponen una serie de medidas correctoras referentes a obras de drenaje, sobre todo en el barranco de La Galera, y afirman que en el llano agrícola de La Jana a San Rafael del Río se afecta a zonas de recarga de acuíferos, zonas de escorrentía y cursos hidráulicos.

El promotor confirma que todos los aspectos alegados por la Confederación Hidrográfica del Ebro se incluirán en el proyecto y, en el caso de los aspectos relacionados con la ejecución en obra, se recogerán en el pliego de prescripciones técnicas particulares del mismo. Para el cruce del barranco de La Galera el estudio informativo contempla la instalación de viaductos de 70 m de longitud en los pp.kk. 31+355 y 42+000. En relación al acuífero mencionado, las obras no alcanzarán el nivel freático del mismo, por lo que no se prevén impactos.

Afección sobre la planificación urbanística provincial: Gran parte de los ayuntamientos y consells comarcals alegantes y la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre, entre otros, realizan alegaciones referentes al aumento de la fragmentación y el efecto barrera en sus municipios. Se menciona la afección al futuro aeródromo de Les Terres de l'Ebre y a polígonos industriales. La Diputación de Tarragona solicita conexiones o remodelaciones a varias vías.

El promotor responde que el planeamiento urbanístico vigente en Santa Bárbara no recoge ninguna previsión sobre el aeródromo citado. Por otro lado, el trazado discurre suficientemente separado del polígono de Camp-Redó (500 m). Respecto al suelo apto para urbanizar (SAU) de Vinaixarop, éste tiene una longitud de norte a sur de 3,3 km por lo que no es posible evitar su afección, pero se cruza por una zona intermedia de menor

anchura. Los caminos solicitados por el Ayuntamiento de El Perelló no se consideran necesarios, salvo el de p.k. 8+100 cuya ampliación se considerará en el proyecto de construcción. En cuanto al Ayuntamiento de Camarles, considerando sólo este término municipal, la alternativa seleccionada produce un impacto mucho mayor que la duplicación de la N-340, pero es la más adecuada para el conjunto del tramo. El acceso a Camarles se resuelve conectando la autovía con la N-340 mediante un vial. Respecto a las solicitudes de la Diputación de Tarragona, se propone una rotonda para la variante de la TV-3408 y una glorieta elevada para la TV-3401. Además, en el estudio informativo, se conecta la TV-3316 con la vía de servicio paralela por la margen izquierda y con un paso superior en la margen derecha.

Afecciones sobre el patrimonio histórico-artístico y cultural: Varios de los ayuntamientos y consells comarcals mencionados, Esquerra Republicana de Catalunya Ebre y la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre señalan la afección al yacimiento de Vinaixarop y a la Vía Augusta. Ecologistas en Acció y alegantes particulares indican que no se analizan las afecciones al patrimonio arquitectónico y cultural rural, sobre todo entre La Jana y San Rafael del Río, en el Mas de los Abuelos y en una vivienda de payeses del siglo pasado.

El promotor contesta que la afección al yacimiento de Vinaixarop es evitable desplazando la traza unos 200 m hacia el este y que el único punto de afección a la Vía Augusta es en la conexión con la N-340, al principio del trazado, un cruce que puede reponerse. En cuanto a la afección al Mas de los Abuelos indica que se coordinará la respuesta con la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana.

Contaminación acústica: El Ayuntamiento de El Perelló y el Grupo D'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp indican que no se contemplan medidas correctoras para disminuir la afección acústica.

El promotor, en el estudio informativo, prevé barreras en la margen izquierda entre el p.k. 11+400 y el p.k. 12+500, y entre el p.k. 10+700 y el p.k. 11+400, y recalca que, en los proyectos de construcción, se realizará un estudio de previsión del nivel sonoro, con más detalle, en las zonas habitadas próximas.

Afección al medio socioeconómico: La Comunidad de Regantes de San Rafael del Río solicita que sean tenidas en cuenta en el desarrollo de las obras las infraestructuras de las que dispone, en especial en la margen del río Cenia. Varios particulares mencionan la afección a fincas de cultivo, incluyendo algarrobos, pinos y olivos, así como a una finca donde se realizan estudios científicos sobre plagas y anillamiento de aves.

El promotor señala que en el proyecto de construcción se estudiarán con detalle las reposiciones necesarias y que en el ajuste de trazado a realizar en dicho proyecto se buscará minimizar la afección a las fincas de mayor valor. El trasplante de olivos sólo estará justificado en el caso de ejemplares antiguos bien conservados. Respecto a la finca utilizada para el estudio de plagas se coordinará la respuesta con la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana.

3.2.2 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 23 de octubre de 2006, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó información adicional al promotor sobre este estudio de impacto ambiental. En su informe de respuesta, recibido con fecha 9 de enero de 2007, la Dirección General de Carreteras desarrolla los aspectos solicitados relativos a hábitats prioritarios, al acuífero La Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla de Mar y a fauna protegida. Esta información ha sido incluida en posteriores apartados de la presente declaración de impacto ambiental.

3.2.3 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fechas 23 y 25 de octubre de 2006, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe a la anterior Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya y a la entonces Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana, respectivamente, sobre este estudio de impacto ambiental. A continuación se resumen las respuestas de estos organismos:

Servicio de Ordenación Sostenible del Medio de la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana. Su respuesta concluye que la alternativa interior presenta mayores ventajas desde el punto de vista cualitativo, por lo que emite informe favorable sobre ella. Además, considera que esta actuación no representará una amenaza ambiental para los LICs y ZEPAs situados en su entorno, ni para las especies que los habitan.

Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña. Remite un informe que concluye que el trazado, en el entorno del p.k. 31+355, atraviesa el LIC Sistema prelitoral meridional y EIN Barranc de Sant Antoni-Lloret La Galera, por lo que, en la construcción de los viaductos que lo atraviesan, deberán implementarse las siguientes medidas que permitan minimizar la afección a la vegetación de ribera: reducir el número de pilas y, con ello, el número de accesos y plataformas de trabajo; y construir los tableros sin necesidad de cimbras u otras instalaciones que impliquen afectar a la vegetación y a los hábitats protegidos. También recomiendan que el diseño constructivo en fase de proyecto busque reducir el volumen de desmontes producido.

3.2.4 Segunda información pública, resultado. Con fecha 26 de junio de 2007 se recibe en la Subdirección General de Evaluación Ambiental un oficio de la Dirección General de Carreteras en el que solicita la interrupción del trámite de evaluación de impacto ambiental con el fin de proceder a una nueva información pública con los ajustes de trazado resultado de las alegaciones realizadas por la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y por varios ayuntamientos (Alcanar, Masdenverge y L'Aldea) al primer trámite de información pública. Se introducen dos variantes denominadas alternativa 23A (entre los pp.kk. 13+000 y 28+500 de la alternativa 23) y alternativa 23B (entre los pp.kk. 48+000 y 62+963 de la alternativa 23), bajo el nombre común de nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló.

Así, con fecha 1 de octubre de 2007 se publica en el «BOE» núm. 235 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunitat Valenciana, sobre aprobación provisional del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del proyecto Autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo: La Jana-El Perelló, nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló.

El expediente de información pública y el estudio informativo tuvieron entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental con fecha 1 de julio de 2008. Durante el proceso de información pública se presentan un total de 133 informes y alegaciones. El resultado del proceso de participación se resume a continuación. Los puntos kilométricos que se mencionan se refieren, en general, al kilometraje definido para la alternativa 23, salvo en los casos en que se haga referencia expresa a las alternativas 23A o 23B.

Selección de alternativas y ajustes de trazado sobre la solución elegida por el promotor: Los Ayuntamientos de Tortosa, Amposta y L'Aldea (y 2.191 firmas de la pedanía de Campedrós) proponen desplazar ligeramente el trazado seleccionado hacia el este, entre los pp.kk. 41+500 y 51+000 (alternativa 23 entre los pp.kk. 41+500 y 48+000 y alternativa 23B entre los pp.kk. 48+000 y 51+000), para evitar: la fragmentación territorial de los núcleos de población de la pedanía de Campedrós (Font de Quinto, Raval del Pom y Mas de la Missa), perteneciente al término municipal de Tortosa; y la afección al enlace de acceso al polígono industrial Catalunya Sud con la autovía C-42. Esta modificación conllevaría que parte del trazado discurriría por el municipio de Amposta. No obstante, el ayuntamiento de este término municipal, así como los de Tortosa, Alcanar y L'Aldea informan del consenso alcanzado por los municipios de Les Terres de l'Ebre para seleccionar la alternativa interior (Alternativa 23) como la más óptima para la zona, si bien el ayuntamiento de Amposta considera la alternativa costera como la más favorable para su municipio.

El Ayuntamiento de Masdenverge propone el desvío de la autovía ligeramente hacia el norte, entre los términos municipales de Santa Bárbara y Masdenverge, para evitar la afección al corredor biológico del barranco de La Galera.

En cambio, los Ayuntamientos de Camarles y L'Ampolla, y varios alegantes particulares (39) solicitan que se aproveche las infraestructuras existentes, bien mediante la supresión del peaje en la autopista AP-7 y la ampliación de un carril en cada sentido; o bien a través del desdoblamiento de la carretera nacional N-340. En caso de no ser posible, el Ayuntamiento de Camarles estima que la alternativa 23B es la mejor, pero con algunas modificaciones y condiciones (mantener el trazado en línea recta desde el enlace del Camí de Vinaixarop (T.M. de l'Aldea) al enlace del Camí de Filato (T.M. de Camarles), para evitar la afección al paraje de la Bassa del Pi; construir un puente de conexión entre la carretera de Filato y la carretera nacional N-340; acondicionar la carretera de Filato como acceso a la población de Camarles y el resto del hemidelta a la autovía; y conservar en perfecto estado la actual N-340 a su paso por el T.M. de Camarles). Por su parte, el ayuntamiento de L'Ampolla considera más favorable la alternativa 23 (frente a la 23B) y solicita que se garantice una adecuada salida por la margen izquierda del Delta del Ebro y L'Ampolla.

El Ayuntamiento de El Perelló también alega favorablemente sobre la alternativa 23B y solicita un paso superior en el p.k. 62+000 (Alternativa 23B), además del acondicionamiento de la carretera N-340 en un par de tramos (dotándola de la amplitud necesaria y procediendo a la rehabilitación del firme).

Los Ayuntamientos de Tortosa, Amposta y L'Aldea solicitan el mantenimiento del enlace previsto con la C-42 (Tortosa-L'Aldea), desplazándolo ligeramente, y el diseño del enlace con la C-12 (Eix de l'Ebre) con similares características al mencionado con la C-42.

El Ayuntamiento de Alcanar solicita la construcción de un acceso a la autopista del mediterráneo AP-7, que requiere la construcción de un puente sobre el río Cenja, así como a la autovía proyectada. El ayuntamiento de La Sénia también solicita la construcción de un puente sobre el mismo río entre las carreteras TV-3319 y CS-V-3001, para que la autovía proyectada tenga salida a las dos márgenes del río.

El Ayuntamiento de Godall alega que la unión de la autovía con las poblaciones de Godall y La Galera debería hacerse a través de la rotonda existente que distribuye el tránsito entre las carreteras provinciales TV-3313, TV-3314 y TP-3311 y también al casco urbano de La Galera, aunque sea necesaria una rectificación de la misma.

El Servicio de Carreteras de la Diputación Provincial de Castellón informa de la coincidencia del tramo de autovía proyectada entre los pp.kk. 0+000 y 13+500 con el trazado definido en el proyecto básico Autovía de la Plana CV-10, tramo: Vilanova d'Alcolea-San Rafael del Río redactado por la Generalitat Valenciana, afectando a las mismas carreteras de la red viaria provincial, CV-113 (de la N-232 a Canet lo Roig) y CV-100 (tramo de San Rafael del Río a Rosell), solicitando la construcción de un enlace de conexión directa para cada una de ellas con la carretera proyectada.

El promotor rechaza la modificación de trazado propuesta por el Ayuntamiento de Tortosa al considerar que provocaría un impacto paisajístico mayor al del trazado propuesto y unas afecciones significativas a bienes de interés natural y cultural, además de suponer un mayor coste, dado que el movimiento de tierras y la longitud serían también mayores. También rechaza las alternativas que se basan en aprovechar la N-340 y AP-7 porque ya fueron estudiadas en fases anteriores y desechadas de acuerdo con Terres de l'Ebre.

En cuanto a la solicitud del Ayuntamiento de Masdenverge de desplazar el trazado ligeramente al norte para reducir la afección al barranco de La Galera, el promotor afirma que esta modificación supondría afectar al LIC Serres de Cardó-Boix.

En cambio, el promotor estima que en la redacción del proyecto de trazado y construcción se debería tener en cuenta una serie de consideraciones para facilitar la conectividad de la autovía con los municipios de La Sénia, San Rafael del Río, Godall y La Galera, consistentes en: la construcción de un puente sobre el río Cenja desde la carretera TV-3319 y un nuevo vial paralelo a la autovía que conecte con la intersección del enlace de San Rafael del Río con la futura variante de este municipio; modificación del trazado del nuevo vial previsto que conecta el enlace del p.k. 31+200 (T.M. de La

Galera) con la carretera TP-3311, para que la conexión se realice en la glorieta en la que confluyen las carreteras TV-3313, TV-3314 y TV-3311, situada al oeste del casco urbano de La Galera.

Respecto al enlace con la carretera C-12, el promotor contesta que estudiará con el organismo competente de la Generalitat de Catalunya su modificación, adoptando una tipología sin intersecciones a nivel.

El promotor desestima las peticiones realizadas por algunos ayuntamientos en lo referente a rectificación de pequeños tramos, creación de nuevos accesos o acondicionamiento de carreteras, por incumplimiento de la Norma 3.1-I.C, trazado, de la instrucción de carreteras, por ser competencia de las administraciones regionales y locales o por la existencia de otros enlaces que ya cubren lo solicitado. En concreto, el promotor desestima la solicitud de enlace del Servicio de Carreteras de la Diputación Provincial de Castellón, considerando como mejor alternativa para mejorar la conectividad con la carretera CV-113, la creación de una vía de servicio que la conecte con el enlace de La Jana (p.k. 5+900).

Afecciones sobre los espacios naturales de interés, la fauna y la flora: El Ayuntamiento de Camarles, SEO/BirdLife, el grupo ecologista Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes Catalans (GEPEC-Ecologistes de Catalunya) y la Unió de Pagesos de Catalunya informan de la grave afección del proyecto a la ZEPA Secans de Montsià donde nidifica el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), debido a la fragmentación y pérdida de hábitat que supone. El GEPEC-Ecologistes de Catalunya indica que si el proyecto prospera, comunicarán a la Unión Europea la afección a un espacio protegido, dado que consideran que hay alternativas viables mas sostenibles y respetuosas con el medio ambiente, como el desdoblamiento de la N-340 o el diseño de un trazado pegado a la autopista AP-7, entre la Serra de Godall y la Serra del Montsià, como una calzada lateral.

El Ayuntamiento de Masdenverge, el GEPEC-Ecologistes de Catalunya y diversos alegantes particulares informan de la afección al corredor biológico del barranco de La Galera.

Además, varios alegantes, entre los que se encuentra el Ayuntamiento de El Perelló y el GEPEC-Ecologistes de Catalunya, solicitan la adopción de las medidas adecuadas, y no incluidas en el estudio de impacto ambiental, para reducir el efecto barrera de la infraestructura proyectada sobre la fauna y permitir su persistencia y movilidad.

La Comunidad de Regantes Pozo del Vinzent Sat de R.L. informa de la presencia de tejones que habitan en el término municipal de Santa Bárbara, junto al pozo que surte de agua a su comunidad, y que la ejecución del proyecto supondrá la afección a la especie, a su hábitat y al pozo de su propiedad, mostrando su oposición al mismo.

Además, el Ayuntamiento de Camarles informa de la afección a olivos milenarios. Esta afección también ha sido mencionada por el GEPEC-Ecologistes de Catalunya, que propone su trasplante, además de mostrar su preocupación en la selección correcta de especies para las labores de revegetación.

El promotor responde que la afección a la ZEPA Secans de Montsià (pp.kk. 23+700 y 24+800 de la alternativa 23A), propuesta también como LIC, ya fue considerada en el estudio de impacto ambiental y que la alternativa 23A reduce la afección de la alternativa 23 a 1,1 km.

En la zona en la que se cruza el LIC Secans del Montsià (p.k. 23+500 al p.k. 25+000 de la alternativa 23A), el promotor contesta que se aplicarán las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental para espacios naturales de interés, incluyendo su definición como zona de exclusión, restricciones al paso de maquinaria y vehículos y el jalonamiento estricto del área de actuación.

Para evitar la afección al barranco de La Galera, incluido en el LIC Sistema prelitoral meridional, el promotor adopta las siguientes medidas: utilizar un proceso constructivo que evite la presencia de pilares sobre el cauce; ubicar los estribos fuera de la zona ocupada por vegetación de ribera; y evitar el empleo de cimbras en la construcción del

tablero y situar instalaciones que puedan producir impacto sobre el mismo, minimizando los accesos y las plataformas de trabajo en los puntos más sensibles a los estrictamente necesarios.

El promotor afirma que se establecerán las medidas correctoras necesarias para proteger las poblaciones de tejones existentes y que se ajustará el trazado de la alternativa 23, para minimizar la afección a las instalaciones agropecuarias y servicios de riego existentes entre los pp.kk. 35+000 y 36+000, especialmente las de la mencionada comunidad de regantes.

En lo que respecta a los olivos milenarios y a la revegetación, el promotor responde que la definición de las medidas correctoras se realizará de forma pormenorizada en el proyecto de construcción.

Afecciones sobre la hidrología: La Confederación Hidrográfica del Júcar informa del cruce de la infraestructura con el río Cenia y diversos barrancos y presenta una serie de criterios de diseño de las obras de drenaje, así como medidas tendentes al mantenimiento del drenaje superficial y a reducir las afecciones al suelo, al agua superficial y subterránea y a la hidrogeología. La Agencia Catalana del Agua emite un informe técnico desfavorable en el que solicita información complementaria acerca del cálculo de los caudales de los cursos de agua interceptados y del cálculo hidráulico de las obras de drenaje proyectadas, así como el cumplimiento de una serie de consideraciones para la obtención de un informe favorable. Además, la Agencia Catalana del Agua insta al promotor a comprobar que las actuaciones propuestas son compatibles con la planificación del espacio fluvial (PEF) de la cuenca del Barranco de la Galera, con la zonificación definida por esta Agencia y que no se modifican las condiciones de inundabilidad actuales.

El promotor informa que el proyecto constructivo tendrá en cuenta las condiciones propuestas por la Confederación Hidrográfica del Júcar. En lo que respecta al informe de la Agencia Catalana del Agua, el promotor responde que los criterios de diseño exceden del alcance del estudio informativo y que deberán ser tenidos en cuenta en la fase de redacción del proyecto constructivo.

Afecciones sobre el patrimonio histórico-artístico y cultural: La entonces Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Catalunya informa de la afección directa a los yacimientos arqueológicos tramo de la vía romana del Perelló, Partida del Rodeo y Mas de Pacs, así como la necesidad de realizar una prospección arqueológica sistemática de toda la zona afectada por el proyecto, dirigida por un arqueólogo, dadas las carencias detectadas en el estudio informativo de la Nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló, y la propuesta de las medidas preventivas y correctoras necesarias.

El promotor contesta que, durante la redacción del proyecto constructivo, se establecerán las condiciones oportunas para que se realice la citada prospección, considerando la opción de modificar puntualmente el trazado para no afectar a los yacimientos que se considere necesario. En concreto, el promotor indica que el yacimiento arqueológico Partida del Rodeo no figuraba en el estudio de impacto ambiental por haber sido descubierto con posterioridad y que realizará una prospección arqueológica intensiva en el entorno del mismo (p.k. 46+100 de la alternativa 23), siguiendo las directrices de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Catalunya, y se adoptarán las medidas correctoras necesarias que aconseje.

Afección al medio socioeconómico: La Unió de Pagesos de Catalunya alegan que las dos alternativas propuestas afectan de forma grave a zonas de interés agrícola y a su productividad, solicitando la adopción de medidas para minimizar los impactos y proponiendo una modificación de trazado de la alternativa 23, paralela a la carretera TP-3311 y al canal Xerta-Riu Sénia, entre los pp.kk. 20+000 y 33+000. Además, solicitan el mantenimiento y la reposición de todos los caminos agrarios y ganaderos afectados.

El promotor no acepta la modificación de trazado, dado que este fue consensuado con la Generalitat de Catalunya en representación de los municipios de Terres de l'Ebre. La reposición de caminos se incluirá en el proyecto constructivo.

Irregularidades en el trámite de información pública: Tres alegantes particulares, en representación de la Asociación de Empresarios de L'Ampolla y dos empresas del mismo municipio (Nova Estética S.L. y Murtom Inversiones, S.L.) indican que se ha sometido a información pública un Estudio informativo (autovía A-7, tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo: La Jana-El Perelló, nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló) y no un estudio de impacto ambiental, incumpliendo la normativa de evaluación de impacto ambiental. El Ayuntamiento de Camarles también solicita un nuevo estudio de impacto ambiental.

El promotor responde que la variante propuesta está incluida en el ámbito del estudio de impacto ambiental anterior.

3.2.5 Consultas a administraciones ambientales afectadas, resultado. Tras el análisis del expediente de información pública, con fecha 8 de septiembre de 2008 se solicita a la Dirección General de Carreteras el cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, así como la remisión de un estudio de impacto ambiental completo del proyecto.

A continuación se resumen los informes de respuesta, remitidos por la Dirección General de Carreteras, así como su respuesta a las mismas.

Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana: informa de la necesidad de realizar una prospección arqueológica y etnológica de la nueva alternativa, de acuerdo con la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, siguiendo las directrices que le marque la Unidad de Inspección de Patrimonio Histórico Artístico de la entonces Dirección Territorial de Cultura y Deporte de Castellón.

El promotor contesta que se ha puesto en contacto con la entonces Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano y con el Servicio de Patrimonio Arquitectónico y Medioambiental, encargado de redactar los informes. El promotor recomienda que se incluya como medida en la declaración de impacto ambiental la realización de una prospección durante la redacción del proyecto constructivo, una vez exista un trazado definitivo aprobado.

Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana: informa que la nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló, no se encuentra afectada por ningún riesgo de inundación según el Plan de Acción Territorial de Riesgos de Inundación de la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) ni por el Plan de Acción Territorial de carácter Sectorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunitat Valenciana.

Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña: emite un informe en el que compara el trazado de la alternativa 23, con el de las alternativas 23A y 23B.

Además, esta Dirección General incluye una propuesta de medidas preventivas y correctoras centradas en: impedir los movimientos de tierra y las ocupaciones temporales dentro de áreas protegidas; adopción de sistemas de recogida (de los primeros 5-10 minutos de lluvia) y decantación del agua de lavado de la calzada para evitar el acceso de sustancias contaminantes a los cursos de agua superficial; e identificar y proteger las vías pecuarias afectadas por el trazado de la autovía.

También estima necesario el seguimiento de los pasos de fauna durante un mínimo de 3 años, ampliados a 5 en zonas de especial interés para la conservación, con un mínimo de 2 campañas anuales, de acuerdo con el documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, de la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Asimismo informa que el proyecto constructivo debe presentar un estudio de ruido que identifique los tramos en los que será necesario instalar pantallas sonoras y las condiciones que han de cumplir de acuerdo con la Ley 16/2002 de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.

Además, señala la necesidad de reducir la afección al barranco de La Galera, protegido como LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional, para lo cual, prohíbe ubicar pilas en el cauce y utilizar cimbras u otras instalaciones para construir el puente que impliquen la afección a la vegetación y los hábitats protegidos de su lecho. Además, el nuevo acceso a la población de La Galera deberá seguir el trazado de un camino existente y crecer en anchura hacia el lado opuesto al barranco.

Asimismo, la mencionada Dirección General mantiene que el programa de vigilancia ambiental deberá incluir labores de mantenimiento del palmito (*Chamaerops humilis*), especie protegida, en los viveros temporales, siendo necesario el cumplimiento de lo preceptuado en Orden de la Generalitat de Cataluña de 5 de noviembre de 1984, sobre la protección de plantas de la flora autóctona amenazada de Cataluña, que marca un procedimiento administrativo y unas autorizaciones determinadas para poder desenraizar y replantar los pies de palmito.

Esta Dirección General propone la creación de una comisión de seguimiento de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la declaración de impacto ambiental.

El promotor responde que tendrá en cuenta todas estas medidas en la redacción del proyecto constructivo, haciéndose mención expresa en el Pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto.

Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña recuerda en su informe la necesidad de llevar a cabo una intervención arqueológica preventiva, consistente en la realización de prospecciones arqueológicas en la fase de estudio, con el objetivo de prever posibles afecciones a bienes del patrimonio cultural y garantizar la correcta implantación del proyecto. Estas prospecciones servirán para valorar la afección directa a yacimientos arqueológicos, entre los que se encuentra los siguientes: tramo de la vía romana del Perelló y Partida del Rodeo.

El promotor responde que se han realizado pequeñas modificaciones de trazado para evitar la afección sobre los yacimientos de Mas de Giner y Vinaixarop en el municipio de Tortosa y sobre el yacimiento de El águila en el municipio de El Perelló. Además, considera que la prospección arqueológica en toda la zona afectada por las obras se tiene que realizar en la fase de proyecto, antes de la aprobación del proyecto constructivo definitivo, incorporando en él las medidas preventivas y correctoras que la entonces Dirección General de Patrimonio Cultural estime oportunas de acuerdo con los resultados de la prospección.

Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana: informa que no es exigible al proyecto de construcción un Estudio de Integración Paisajística, dado que aún no había entrado en vigor el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana. No obstante, sí es exigible la aplicación de medidas de integración paisajística para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 11 de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, a partir del cual el paisaje debe actuar como criterio condicionante de este proyecto. Además, esta Dirección General valora positivamente la alternativa 23A respecto a la alternativa 23, dado que evita el cruce con una vía pecuaria, presenta menor afección sobre la zona agrícola y se aproxima más a la línea del gasoducto, y propone una serie de medidas de integración paisajística, que se integran en el condicionado de la presente Resolución, dado que no se dispone de contestación por parte del promotor.

3.2.6 Tercera información pública y consultas a administraciones ambientales afectadas, resultado. Dado que el documento que se sometió al segundo trámite de información pública y de consultas a administraciones públicas afectadas, con fecha 1 de octubre de 2007, era la memoria del estudio informativo y no el estudio de impacto ambiental, se acuerda con la Dirección General de Carreteras someter a información

pública un nuevo estudio de impacto ambiental que contenga el trazado finalmente propuesto tras la aceptación de las alegaciones producidas en las dos primeras informaciones públicas.

Por tanto, con fecha 7 de mayo de 2010 se recibe en el entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino la Resolución de la Dirección General de Carreteras que aprueba provisionalmente y somete a información pública el estudio de impacto ambiental de la solución propuesta para la autovía: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló, que incluye las modificaciones admitidas por el promotor como resultado de los informes y alegaciones emitidas en las dos primeras informaciones públicas.

Con fecha 6 de julio de 2010 se publica en el «BOE» núm. 163 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunitat Valenciana sobre aprobación provisional del estudio de impacto ambiental de la solución propuesta para la autovía Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló.

El expediente de información pública, con una copia del documento de síntesis, se recibió en el anterior Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, con fecha 19 de julio de 2011.

Durante este proceso de información pública se presentaron un total de 28 informes y alegaciones, 4 de las cuales se corresponden con ayuntamientos de la provincia de Tarragona (Ulldecona, Tortosa, Camarles y L'Ampolla) y 9 a organismos oficiales (Confederación Hidrográfica del Júcar; Confederación Hidrográfica del Ebro; Agencia Catalana del Agua; Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana; Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña; Servicio de Arqueología y Paleontología de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña; Diputación de Castellón; Diputación de Tarragona; y Ministerio de Defensa). Las 15 restantes proceden de asociaciones particulares, grupos políticos y particulares o grupos de particulares (un grupo de 4 y otro grupo de 38). Además, en el expediente de información pública se incluyen 3 informes más, fuera de plazo, de organismos oficiales, concretamente de la Agencia Catalana del Agua; la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña; y la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Posteriormente, con fecha 8 de febrero de 2011 se recibe en el entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, un escrito, de fecha 2 de febrero de 2011 del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana en relación con el trámite de información pública, en el que se remite un informe del propio Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, de fecha 21 de septiembre de 2010, y un informe del Servicio de Biodiversidad, de fecha 27 de enero de 2011.

A continuación se desarrollan los aspectos ambientales más relevantes considerados en las alegaciones e informes presentados. Los puntos kilométricos que se mencionan se refieren al kilometraje definido para el trazado final sometido a esta tercera información pública (compuesto por la alternativa 23 con la 23A, la 23B y la conexión con la C-12), salvo en los casos en que se indique lo contrario (alternativas 23, 23A o 23B).

Selección de alternativas y ajustes de trazado sobre la solución elegida por el promotor: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña indica que el Plan Territorial Parcial de las Tierras del Ebro, aprobado el 27 de julio de 2010, elimina el enlace de Camarles en el tramo de la nueva autovía A-7 debido a que se considera innecesario y comporta riesgos ambientales muy significativos (fragmentación territorial, afeción a espacios protegidos y riesgo de inducción de cambios de usos del suelo con

nuevas pretensiones urbanísticas) al atravesar espacios de valor natural o conectividad ecológica protegidos en el citado plan, como el conector ecológico de Camarles y L'Ampolla; y por tanto, propone su eliminación. Además, en este informe recuerda la necesidad de prever medidas para permeabilizar el tramo de la autovía A-7 que atravesaría el citado conector ecológico, de acuerdo con el informe anterior de la misma Dirección General.

El promotor contesta que, durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción, se analizará la posibilidad de eliminar el enlace de Camarles y de establecer la conexión para este municipio por L'Aldea o por L'Ampolla.

El Ayuntamiento de Tortosa reitera las indicaciones realizadas en su alegación presentada al segundo trámite de información pública (desplazar ligeramente el trazado hacia el este, entre los pp.kk. 41+500 y 51+000); incorporar un enlace con la carretera C-12; y construir un paso inferior entre los pp.kk. 42+500 y 43+000 (Alternativa 23) para dar continuidad a la vía verde sobre la plataforma de la antigua vía férrea de Valdezafán). Esta alegación coincide con las presentadas por Convergencia y Unión y Esquerra Republicana de Cataluña, ambas del consejo asesor de la alcaldía de Tortosa en Campredó (y otros alegantes particulares) que además advierten que el trazado de la autovía proyectado limitaría el crecimiento urbano de varios núcleos del municipio de Tortosa (Campredó, Font de Quinto, Raval del Pom y Más de la Míssa).

El promotor reitera el rechazo a la modificación propuesta por el Ayuntamiento de Tortosa, de acuerdo con las consideraciones ya formuladas como respuesta al segundo trámite de información pública (impacto sobre el paisaje y los bienes de interés natural y cultural y coste mayores); mantiene la necesidad de coordinar con la Generalitat de Cataluña el enlace con la carretera C-12; y afirma que la reposición de la vía verde se tendrá en cuenta en la redacción de los proyectos de trazado y construcción.

El Ayuntamiento de Ulldecona indica que la autovía atravesará la carretera TV-3319 y afectará al sector de suelo urbanizable industrial Pla Parcial Molí de la Roca, aproximadamente en el p.k. 17+750. Además, solicita: la ampliación del paso inferior previsto en el p.k. 21+200, para que pueda albergar un camino peatonal de conexión entre el núcleo de Els Valentins y el cementerio municipal; y la modificación del enlace previsto con la carretera TP-3311, en el entorno del p.k. 23+000, para reducir la superficie afectada y conservar la continuidad de la vía pecuaria llamada Lligallo de St. Jaume.

El promotor afirma que durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción se estudiará: la modificación del trazado entorno al p.k. 17+750 para reducir la afección al sector urbanizable industrial citado, evitando la afección a una explotación agropecuaria y a un gasoducto propiedad de Gas Natural existentes; la adopción de una tipología de paso inferior en el p.k. 21+200 que permita el paso de un camino peatonal de acceso mencionado; y otras alternativas de enlace con la carretera TP-3311 que permitan la reposición del Lligallo de St. Jaume, en coordinación con los organismos competentes.

Los Ayuntamientos de L'Ampolla y Camarles reiteran las alegaciones relativas al trazado de la autovía presentadas con anterioridad, en las que se proponía como solución alternativa el desdoblamiento de la autopista de peaje AP-7 o de la carretera nacional N-340. Estas soluciones también son planteadas por algunos alegantes particulares (Movimiento Ciudadano Alternativa Racional de L'Ampolla y el grupo de 38 alegantes particulares). Entre las propuestas por el promotor, el ayuntamiento de L'Ampolla considera como más favorable la alternativa 23, alternativa que deberá garantizar una adecuada salida por la margen izquierda del Delta y de L'Ampolla. El ayuntamiento de Camarles considera injustificada la solución propuesta, por su impacto sobre la flora, la fauna y el paraje de la Bassa del Pi (paraje a proteger medioambientalmente) y por no aprovechar infraestructuras existentes; y reitera las modificaciones de trazado planteadas en el segundo trámite de información pública, entre las que se encuentra acondicionar la carretera de Filato como acceso a Camarles y enlazar la mencionada carretera con la N-340.

El promotor responde que estas alternativas ya fueron descartadas en fases previas y que el trazado definitivo tiene previsto un enlace completo con la N-340 en el término municipal de L'Ampolla que resuelve las conexiones del municipio (dicho enlace está previsto en la variante El Perelló y no es objeto de la presente Resolución). Además, afirma que el paraje de la Bassa del Pi no está incluido en la propuesta de la Generalitat de Cataluña para su inclusión en la Red Natura 2000 ni ha sido citado en el informe del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda recibido en este tercer trámite de información pública. Además, afirma que en el estudio de impacto ambiental se prevé el acondicionamiento de la carretera del Filato hasta la N-340 y que no considera necesario establecer un nuevo enlace, dada la reducción de tráfico que sufrirá esta carretera. No obstante, destaca que los enlaces previstos en el municipio de Camarles están pendientes de resolverse con el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, ya que solicita eliminarlos.

El Servicio de Asistencia al Territorio de la Diputación de Tarragona emite un informe favorable al estudio de impacto ambiental de la infraestructura, que afecta a tres carreteras de su competencia (TV-3314 de La Galera a la TV-3319 per la Miliana; T-1025 de Santa Bárbara a Mas de Barberans; y TV-3443, vía de servicio de la C-12), recordando que la realización de obras en la zona de protección de las carreteras requerirá permiso de la Diputación, de acuerdo con el artículo 100.1 del Reglamento General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña (aprobado por Decreto 293/2003, de 18 de noviembre). Sin embargo, el Servicio de Carreteras de la Diputación de Castellón emite un informe desfavorable al trazado incluido en el estudio de impacto ambiental, ya que no resuelve: la conexión entre la carretera CV-113 y la futura autovía A-7, de forma satisfactoria; ni el acceso a la autovía A-7 en sentido Tarragona para las poblaciones de Canet lo Roig, La Jana y Traiguera.

El promotor contesta que las infraestructuras adoptadas (enlace con la N-232, reposición de la CV-113 mediante paso inferior y enlace desde la A-7 hasta la N-232 que conecta con la variante de Traiguera) resuelven las conexiones y el acceso de las poblaciones mencionadas y que un enlace con la carretera CV-113 supondría incumplir las distancias entre enlaces establecidas por la Norma 3.1-I.C. (6 km para carreteras de calzadas separadas). Por tanto, el promotor estima que no procede la alegación presentada por la Diputación de Castellón.

Afecciones sobre los espacios naturales de interés: El Servicio de Ordenación Sostenible del Medio de la entonces Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, órgano gestor de la Red Natura 2000 en la Comunidad Valenciana, indica que el proyecto se encuentra situado fuera del ámbito territorial de la Red Natura 2000 y que no son previsibles efectos a distancia sobre ninguno de los lugares incluidos en ella; por lo que no tendrá efectos apreciables sobre la misma.

La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña identifica los siguientes espacios naturales afectados por el proyecto: LIC, ZEPA y EIN Secans del Montsià (1,1 km); LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional (40 m), a su paso por el barranco de La Galera; LIC y ZEPA Serres de Cardó-El Boix; y la zona húmeda dels Ullals de la Carrova; e informa que estos dos últimos espacios no resultarán afectados directamente pero se situará muy próximos a la traza. Por tanto, para reducir la superficie de terreno afectada, especialmente en áreas protegidas, la mencionada Dirección General, propone delimitar con cerramiento rígido o flexible, según las zonas, el límite de obra y no el de expropiación.

El promotor contesta que en la aprobación del estudio informativo deberán incluirse las prescripciones que garanticen su cumplimiento.

El Ayuntamiento de Ulldecona también advierte que el trazado previsto de la autovía atraviesa el espacio de la Red Natura 2000 Secans del Montsià, entre los pp.kk. 23+700 y 24+800. Además, la Agencia Catalana del Agua afirma que el proyecto podría afectar a diversos cursos fluviales dentro de la Red Natura 2000 y del Plan de Espacios de Interés

Natural (PEIN): río Sénia (dentro del espacio PEIN y Red Natura 2000 Els Ports), Barranc de Valldebus (dentro del espacio PEIN y Red Natura 2000 Secans del Montsiá), Barranc de La Galera (dentro del espacio PEIN y Red Natura 2000 Barrancs de Sant Antoni-Lloret-La Galera) y Barranc dels Pixadors (en la zona próxima al espacio PEIN y Red Natura 2000 Serres de Cardó-El Boix); y que el proyecto constructivo deberá incluir las recomendaciones y prescripciones establecidas en su informe, entre las que figuran la necesidad de obtener informe preceptivo del ente gestor de los diferentes espacios afectados.

El promotor contesta que tendrá en cuenta en la redacción de los proyectos de trazado y construcción todas las consideraciones establecidas por la Agencia Catalana del Agua.

Afecciones sobre la flora: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña identifica nueve hábitats de interés comunitario afectados por el proyecto: 3250 Ríos mediterráneos de caudal permanente con *Glacium flavum*, 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, 6430 Megaforbios eutrofos hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino, 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos, 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* y 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*); y añade que, según el estudio de impacto ambiental, la mayor parte de las zonas afectadas de estos hábitats tienen un estado de conservación excelente.

La mencionada Dirección General solicita la adopción de las siguientes medidas preventivas: minimizar el número de pilas en los viaductos previstos en el Barranco de La Galera (pp.kk. 31+355 y 42+000 de la Alternativa 23) y construir los tableros sin necesidad de instalaciones que impliquen afectar la vegetación y los hábitats protegidos; incluir en el programa de vigilancia ambiental actuaciones de mantenimiento de los viveros temporales de palmito (*Chamaerops humilis*), como el riego o el control de la supervivencia de los individuos; además de cumplir las prescripciones establecidas en la Orden de la Generalitat de Cataluña de 5 de noviembre de 1984, sobre la protección de plantas de la flora autóctona amenazada de Cataluña, relativas al procedimiento administrativo y las autorizaciones para poder desenraizar y replantar los pies de palmito.

El promotor afirma que en la aprobación del estudio informativo deberán incluirse las prescripciones que garanticen el cumplimiento de estas condiciones.

El Servicio de Biodiversidad de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa de la presencia de una especie de flora catalogada como vulnerable, *Tilia platyphyllos*, a unos 200 m del trazado; y de la afección a los hábitats de interés comunitario siguientes: 6110\* Prados calcáreos cársticos o basófilos del *Alyso-Sedion albi*, 6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*, 7220\* Manantiales petrificantes con formación de tuf (*Cratoneurion*), 8130 Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos y 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*; además de los hábitats de códigos 3250, 5330, 6220\*, 6430, 92A0 y 92D0 mencionados con anterioridad en el presente apartado.

El promotor responde (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que en las fases de proyecto de trazado y construcción se revisarán los planos de localización de hábitats a proteger vigentes en el momento de construcción de la autovía, para que las medidas correctoras sean más eficaces.

La entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón informa de la necesidad de adoptar las siguientes medidas: evitar, en lo posible, el arranque de olivos centenarios, de gran porte o de valor patrimonial y en su caso se posibilitara la preplantación, en cumplimiento de la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de patrimonio arbóreo monumental de la Comunidad Valenciana; y supervisar, con un director de obra ambiental, las labores de arranque de ejemplares arbóreos y la revegetación, e informar a la administración de las posibles incidencias y de su resultado.

El promotor afirma (en la respuesta obtenida a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que se tendrán en cuenta estas recomendaciones y que se incluirán en el programa de vigilancia ambiental y en el pliego de proyecto de construcción.

Afecciones sobre la fauna: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña indica que la nueva autovía A-7 discurre por el conector ecológico de Camarles y L'Ampolla, espacio protegido en el Plan Territorial Parcial de las Tierras del Ebro, y que se deberán adoptar las medidas necesarias para permeabilizar la autovía en este tramo. Además, afirma que en la zona de actuación se localizan tres corredores regionales o globales (sierras importantes) y once de carácter local (ríos, torrentes y barrancos); si bien el estudio informativo prevé la instalación de puentes y viaductos para salvar los corredores que resulten cruzados. Asimismo recuerda que el Área de Medio Natural de los Servicios Territoriales del mismo Departamento, en su informe de fecha 28 de septiembre de 2010, destacaba la afección de la infraestructura sobre el Área de Interés Faunístico del aguilucho cenizo en la zona designada como LIC, ZEPA y EIN Secans del Montsià. La mencionada Dirección General propone la construcción de pasarelas laterales internas en todos los drenajes transversales posibles y la revegetación de todas las bocas de obra de drenaje que sea posible para hacerlas más atractivas para la fauna; y el seguimiento del uso de los pasos de fauna durante un mínimo de 3 años, ampliados a 5 en zonas de especial interés para la conservación, con un mínimo de 2 campañas anuales, siguiendo las Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de infraestructuras de transporte.

El promotor afirma que, en la aprobación del estudio informativo, se incluirán las prescripciones que garanticen el cumplimiento de estas medidas.

El Servicio de Biodiversidad de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa de la posible afección al área de campeo y a varios nidos de la especie vulnerable aguilucho cenizo, que parecen no resultar afectados, al estar situados a unos 400 m de la autovía proyectada; así como de la ubicación de parte de la traza dentro de la zona de protección de la avifauna por tendidos eléctricos Rossel i Canet lo Roig.

Afecciones sobre la hidrología: La Confederación Hidrográfica del Júcar indica en su informe, basado en el documento de síntesis, que el trazado de la autovía cruza los ríos Ebro, Sènia y Cervol y numerosos barrancos; y enumera los mismos criterios y medidas planteados en el segundo proceso de información pública. Por su parte, la Confederación Hidrográfica del Ebro destaca, entre los cauces afectados dentro de su cuenca hidrográfica, el río Ebro (en el p.k. 43+450) y el barranco de La Galera. Además, indica que el proyecto afecta a la Unidad Hidrogeológica U.H. 8.21 Bajo Ebro-Montsià y discurre por cuatro masas de agua subterránea (n.º 30207 Mesozoico de Galera, n.º 30223 Plana de Galera, n.º 30224 Aluvial de Tortosa y n.º 30231 Boix-Cardó) que presentan contaminación de fuente difusa por contenido en nitratos. La Confederación Hidrográfica del Ebro considera que el estudio de impacto ambiental incluye todos los aspectos ambientales relacionados con el medio hídrico indicados en las consultas previas pero que también debe cumplirse el condicionamiento emitido por esta Confederación con anterioridad respecto del proyecto de construcción de la autovía: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló.

El promotor afirma que todas las consideraciones emitidas por ambas Confederaciones serán tenidas en cuenta durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción, y que se mantendrá informada a la Confederación sobre las soluciones adoptadas.

La Agencia Catalana del Agua indica en su primer informe que el ámbito de actuación ha sido objeto de la planificación del espacio fluvial de la cuenca del barranco de La Galera y que el tramo final del subtramo La Jana-El Perelló atraviesa la unidad 10.28 Cardó-Perelló formada por los acuíferos Cardó-Perelló, Pla de l'Atmella y Pla de l'Aldea. Estos dos últimos acuíferos forman el conjunto Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Atmella incluido en el anejo 2 del Decreto 328/1988, de 11 de octubre. La Agencia Catalana del

Agua informa que las medidas correctoras que se adopten deberán ser compatibles con las propuestas desarrolladas en el marco de la citada Planificación y plantea una serie de consideraciones (relativas a los cálculos de caudales y diseño de obras de drenaje y viaductos) a incluir en el estudio informativo para obtener informe favorable.

Posteriormente la Agencia Catalana del Agua emite un nuevo informe en el que indica que las obras pueden generar impactos sobre los cursos fluviales y los acuíferos locales y que las medidas previstas son adecuadas, aunque el proyecto constructivo deberá incluir las recomendaciones y prescripciones establecidas en su informe, entre las que destaca, entre otras medidas, el cumplimiento de los criterios establecidos en el documento Directrices de planificación y gestión del espacio fluvial; y de los cálculos hidrológicos realizados en el marco de la Planificación del Espacio Fluvial del Ebro en la caracterización hidrológica e hidráulica de los espacios fluviales y en el dimensionamiento de los viaductos y obras de drenaje.

El promotor afirma que todas las consideraciones realizadas en los dos informes emitidos por la Agencia Catalana del Agua podrán ser tenidas en cuenta durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción.

La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña también informa que el trazado discurre sobre el acuífero de la Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla, protegido por el Decreto 328/1988, de 11 de octubre; y aporta, como medida preventiva, el diseño de sistemas de recogida de agua de lavado de la calzada, de los primeros 5-10 minutos de lluvia, y su posterior decantación, para poder verter a las riberas aguas limpias de aceites, hidrocarburos y otras sustancias contaminantes.

El promotor considera que el cumplimiento de esta medida quedará garantizado mediante la inclusión de las correspondientes prescripciones en la aprobación del estudio informativo.

La entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón considera necesario proyectar medidas para corregir el posible efecto geotécnico por drenaje diferencial de los niveles de arenisca en el tramo entre los pp.kk. 6+500 y 9+500; y para asegurar el correcto drenaje de las aguas superficiales entre los pp.kk. 10+500 y 14+500.

El promotor responde (en respuesta obtenida a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que en las fases de proyecto de trazado y construcción se realizarán los estudios geotécnicos de detalle que permitan adoptar las medidas adecuadas para estos tramos.

La entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón informa que el Director de Obra Ambiental deberá supervisar el desarrollo de las obras en los cruces de los barrancos.

El promotor indica en su respuesta (obtenida a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que se tendrá en cuenta esta recomendación y que se incluirá en el programa de vigilancia ambiental y en el pliego de proyecto de construcción.

Contaminación acústica: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña requiere del promotor la elaboración de un estudio de ruido en el proyecto constructivo que permita establecer los tramos en que será necesario instalar pantallas sonoras y las condiciones que tienen que cumplir, de acuerdo con la Ley 16/2002 de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica. El promotor afirma que se incluirán, en la aprobación del estudio informativo, las prescripciones que garanticen el cumplimiento de esta condición.

El Ayuntamiento de Ulldecona advierte del impacto acústico de la futura autovía sobre el núcleo urbano de Els Valentins y que el estudio de impacto ambiental ya prevé la instalación de pantallas acústicas en esta zona (p.k. 21+200).

El Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa de la necesidad de redactar un estudio

acústico, en cumplimiento de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica, que comprenda todas las fuentes sonoras y una evaluación de las medidas correctoras a adoptar para garantizar que no se transmita al exterior. Este Servicio considera que se deberán estudiar los puntos de la carretera más próximos a viviendas unifamiliares y núcleos urbanos existentes a lo largo del trazado, valorando la conveniencia de instalar pantallas acústicas y de emplear pavimento con capa de rodadura a base de mezclas asfálticas porosas que reduzca y atenúe el ruido emitido.

El promotor responde (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que esta consideración formará parte de las prescripciones correspondientes a la aprobación del estudio informativo y que se tendrá en cuenta en las fases de proyecto de trazado y construcción.

Afecciones sobre el patrimonio histórico-artístico y cultural y las vías pecuarias: El entonces Servicio de Arqueología y Paleontología de la Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña informa que el estudio de impacto ambiental recoge las medidas correctoras establecidas en un informe previo e identifica dos afecciones a yacimientos arqueológicos documentados, Partida del Rodeo y Barranc de Giné, pero que queda pendiente la realización de un Estudio Arqueológico, que incluya la prospección arqueológica superficial, a realizar en fase de trazado, con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo definitivo. Esta prospección arqueológica deberá realizarse bajo la dirección de un arqueólogo y con la autorización de la mencionada Dirección General, según establece la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán y el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento del patrimonio arqueológico y paleontológico.

Por su parte, la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña afirma que el proyecto cruza diez vías pecuarias en territorio catalán. La mencionada Dirección General incluye, en su informe, la referencia a otro informe del Área de Medio Natural de los Servicios Territoriales del mismo Departamento en el que se afirmaba que en el estudio de impacto ambiental no se aludía a otras ocho vías pecuarias afectadas. Por tanto, la mencionada Dirección General considera que deberán tenerse en cuenta todas las vías pecuarias y adoptarse las siguientes medidas: garantizar su continuidad y el tránsito por ellas y contemplar posibles modificaciones de trazado, de acuerdo con la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias; y señalizarlas una vez se hayan restituido.

El promotor contesta, en ambos casos, que en la aprobación del estudio informativo deberán incluirse las prescripciones que garanticen el cumplimiento de estas condiciones.

El Ayuntamiento de Ulldecona (al igual que un particular con parcela afectada situada en este municipio) informa que la autovía prevista interrumpe el trazado de la vía pecuaria llamada Lligallo de St. Jaume y propone una alternativa de enlace con la carretera TP-3311 que mantiene el trazado del actual lligallo y el Mas de'n Verga (protegido como bien patrimonial arquitectónico).

El promotor se compromete a estudiar de forma conjunta la reposición del Lligallo de St. Jaume y el enlace con la carretera TP-3311 y a coordinar las soluciones con los organismos de agricultores competentes.

El Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana estima que se deberá obtener informe preceptivo de la entonces Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano y Museos (actual Dirección General de Patrimonio Cultural) y adoptar las prescripciones que en él se establezcan. Además, de manera inmediata, se deberá poner en conocimiento de la Consejería de Cultura cualquier hallazgo de restos paleontológicos, arqueológicos o etnográficos durante la ejecución de las obras, adoptando las medidas pertinentes de conformidad con lo previsto en los artículos 63 y 65 de la Ley 4/1998, de 11 de junio de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano.

En cuanto a las vías pecuarias, este Servicio afirma que el trazado intercepta varias vías pecuarias e informa que la modificación del trazado de las vías pecuarias se debe comunicar a la entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón para su aprobación, con carácter previo al inicio de las obras; y que se deberá cumplir la Ley de Vías Pecuarias, especialmente en lo relativo a su continuidad de uso, reposición y señalización.

El promotor responde al mencionado Servicio (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) afirmando que estas consideraciones se tendrán en cuenta en las fases de proyecto de trazado y construcción de la autovía y que formarán parte de las prescripciones correspondientes a la aprobación del estudio informativo.

Afecciones sobre el paisaje y la permeabilidad territorial: La entonces Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica, en un nuevo informe, que el paisaje debe evaluarse, en la Comunidad Valenciana, de acuerdo con la Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, y desarrollada mediante el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana. Además, considera que se deberán emplear especies vegetales autóctonas en las pantallas vegetales y en los taludes generados.

El promotor afirma que ambas consideraciones deberán incluirse como prescripciones en la aprobación definitiva del estudio informativo.

El Ayuntamiento de L'Ampolla informa que el estudio de impacto ambiental presenta grandes discrepancias con las directrices que establecen tanto la Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje como el Plan Territorial Parcial de Les Terres de l'Ebre. Concretamente, destaca el efecto barrera de la infraestructura desde el punto de vista paisajístico y funcional, dado que la mayor parte del trazado en el municipio de L'Ampolla discurre en terraplén. Por tanto, considera que el trazado podría discurrir en desmonte, lo que supondría reducir su impacto visual y acústico y favorecer la continuidad de los caminos existentes. Además, solicita que en la redacción del proyecto constructivo se garantice la permeabilidad entre las dos partes en las que quedará dividido el municipio, conservando la continuidad y funcionalidad de todos los caminos municipales existentes.

El promotor contesta que el Plan Territorial Parcial de Les Terres de l'Ebre fue aprobado con posterioridad al inicio del tercer trámite de información pública (Acuerdo de Gobierno 130/2010, de 27 de julio de 2010) y que, durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción, se optimizará la rasante de la autovía, para reducir su impacto sobre el paisaje, y se estudiará la reposición de todos los caminos y viales cruzados, en coordinación con el ayuntamiento y el resto de entidades afectadas.

Movimiento de tierras: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya considera que el déficit de 5.784.973 m<sup>3</sup> de tierras previsto es uno de los principales impactos de la autovía y que deberán aplicarse las medidas preventivas que permitan reducirlo, además de utilizar tierras que provengan de actividades extractivas debidamente legalizadas.

El promotor responde que en la aprobación del estudio informativo, deberá incluirse las prescripciones que garanticen el cumplimiento de estas condiciones.

El Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana solicita la cuantificación precisa de los movimientos de tierra previstos y que se indique el origen y destino de todos los materiales; así como el cumplimiento de la legislación específica de este tipo de instalaciones y residuos de obra.

El promotor responde (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que esta consideración formará parte de las prescripciones correspondientes a la aprobación del estudio informativo y que se tendrá en cuenta en las fases de proyecto de trazado y construcción.

La entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón informa que el Director de Obra Ambiental deberá controlar el acopio y el destino de los materiales sobrantes y la procedencia de los préstamos.

El promotor indica en su respuesta (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que se tendrá en cuenta esta recomendación y que se incluirá en el programa de vigilancia ambiental y en el pliego de proyecto de construcción.

Afección al medio socioeconómico: Además, la Comunidad de Usuarios de Ulldellops y varios alegantes particulares, todos ellos del municipio de L'Ampolla, destacan la afección a fincas de su propiedad, destacando la afección a infraestructuras de riego, viviendas y cultivos de olivos de más de 600 años y algarrobos.

El promotor contesta que en el proyecto de trazado se intentará minimizar la afección a las fincas sin afectar a otras cercanas.

3.2.7 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 19 de octubre de 2011 la Subdirección General de Evaluación Ambiental envió a la Dirección General de Carreteras un oficio en el que solicitaba la remisión del estudio de impacto ambiental correspondiente al tercer trámite de información pública, dado que el expediente de información pública recibido, con fecha 19 de julio de 2011, contaba sólo con el documento de síntesis. Además, se solicitaba al promotor la respuesta al informe del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, de fecha 2 de febrero de 2011.

La respuesta a la citada petición de información complementaria se recibe en el actual Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con fecha 25 de julio de 2012, mediante un oficio de la Dirección General de Carreteras, de fecha 23 de julio de 2012, junto al que se remite una copia del estudio de impacto ambiental (en formato digital) y un informe en el que se contesta a las observaciones planteadas en el mencionado informe del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (que incluye también, tal y como se ha indicado en el apartado anterior, el informe del Servicio de Biodiversidad y las medidas de la Dirección Territorial del Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón). Esta información aparece reflejada en los apartados correspondientes (anteriores y posteriores) de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El análisis de alternativas realizado en el primer estudio de impacto ambiental determina que las alternativas presentan un comportamiento ambiental similar. No obstante, en el anejo 14 del estudio informativo, se incluye un análisis multicriterio que concluye que, aunque ninguno de los factores analizados en el mismo (funcional, territorial, económico y ambiental) resulta determinante, la alternativa interior presenta un mejor comportamiento global, por lo que la propone como solución definitiva a desarrollar.

La nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló plantea dos modificaciones de trazado a la seleccionada alternativa interior, también llamada alternativa 23: la alternativa 23A, entre el p.k. 13+000 y el p.k. 28+500 de la alternativa 23, consistente en desplazar el trazado ligeramente hacia el este, aproximándolo a San Rafael del Río, para reducir la afección al paraje Secans d'Ulldecona, que en la actualidad forma parte de la Red Natura 2000 como LIC y ZEPA Secans del Montsià (el nuevo trazado reduce de 5,6 a 1,1 km el paso por dicho espacio); y la alternativa 23B, entre el p.k. 48+000 y el p.k. 62+963 de la Alternativa 23, con la finalidad evitar la afección al LIC, ZEPA y PEIN Serres de Cardó-Boix, al yacimiento arqueológico de Vinaixarop (Barranc de Vinaixarop) y al S.A.U. de Vinaixarop, y reducir la afección a zonas de gran valor paisajístico y ambiental.

Finalmente, para mejorar el punto de conexión de la autovía con la carretera C-12 (Eje del Ebro), se incorpora una pequeña variante a lo largo de la alternativa 23 (entre los pp.kk. 38+930 y 42+570), en el término municipal de Santa Bárbara, que desplaza el trazado hacia el noroeste, lo aleja de la zona inundable del barranco de La Galera y sitúa el punto de cruce con la nueva C-12 en una zona de relieve suave.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida, medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, el estudio informativo de la nueva alternativa, los informes recibidos como respuesta al trámite de consultas previas y a los tres trámites de información pública, mencionados en apartados anteriores de la presente Resolución. Los puntos kilométricos que se mencionan se refieren al kilometraje definido para el trazado finalmente adoptado (compuesto por la alternativa 23 con la 23A, la 23B y la conexión con la C-12), salvo indicación específica.

Espacios naturales de interés. El trazado de la autovía finalmente seleccionada discurre 1,1 km (entre los pp.kk. 23+700 y 24+800) por la zona central del lugar designado LIC y ZEPA Secans del Montsià y atraviesa 40 m (entre los pp.kk. 30+300 y 30+340) del LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional, salvando el barranco de La Galera con un viaducto (p.k. 30+320). Además, el trazado de la autovía discurre a unos 50 m al este de los límites de LIC y ZEPA Serres de Cardó-Boix (en las proximidades del p.k. 46+000). No obstante, el estudio impacto ambiental concluye, tras un análisis específico de los efectos del proyecto sobre la Red Natura 2000, que la afección sobre estos espacios no es significativa, valorando los impactos como moderado en el caso del LIC y ZEPA Secans de Montsià y compatible/moderado en el LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional.

El estudio de impacto ambiental indica que la localización de las instalaciones auxiliares, los caminos de acceso y los préstamos se hará fuera de las zonas protegidas, y en lugares desde donde tampoco puedan producirse afecciones indirectas. Además, se evitarán alteraciones en la red de drenaje natural que ocasionen afecciones sobre alguno de estos espacios protegidos situados aguas abajo de las obras.

En el cruce del barranco de La Galera se diseñará el viaducto de forma que estribos y pilas, y el resto de actuaciones de la obra, minimicen la afección al LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional; y se instalará un cerramiento rígido en el perímetro próximo a las obras. Además, se adoptarán las medidas incluidas en el condicionado de la presente Resolución, basadas en sendos informes de la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, de fechas 23 de enero de 2007 y 23 de febrero de 2009.

En el tramo que discurre por el LIC y ZEPA Secans de Montsià, también se instalará un cerramiento rígido para asegurar que, durante las obras, no se ocupe terreno ni se circule más allá de la franja así delimitada. Además, el acceso a las obras en esta zona no se realizará ocupando terreno del espacio protegido.

Fauna. Los principales impactos del proyecto sobre la fauna pueden deberse a la destrucción de hábitats, al efecto barrera, a alteraciones en el proceso de reproducción de las especies y al deterioro de la calidad de las aguas, ya que el trazado intercepta arroyos y barrancos que actúan como corredores biológicos. En relación a la fauna de interés que pudiera verse afectada por el trazado, destaca el samaruc y el fartet, catalogados en peligro de extinción y la garcilla cangrejera, el aguilucho cenizo, el águila-azor perdicera y el pez fraile, catalogados como vulnerable, en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, pudiendo resultar afectados de forma directa o indirecta.

Entre las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental para mitigar la afección sobre los cursos de agua y, con ello, a la fauna íntimamente asociada, destaca la instalación de balsas de decantación en las márgenes para la recogida de aguas procedentes de la excavación de pilas y estribos, así como de barreras de sedimentación para evitar la llegada de sedimentos. Además, las cimentaciones de las dos pilas centrales del viaducto sobre el río Ebro se ejecutarán desde penínsulas previamente construidas en el cauce (no coincidente en el tiempo), que serán retiradas posteriormente.

En el estudio de impacto ambiental, también se tiene previsto instalar un cerramiento temporal, durante la fase de obra, en las zonas más sensibles desde el punto de vista faunístico (coincidentes con las áreas de vegetación de alto valor), y la adecuación de obras de drenaje transversal, puentes, viaductos y algunos pasos inferiores y superiores como pasos para fauna, alcanzando un total de 89 (39 para pequeños vertebrados y 50

para grandes mamíferos), siguiendo las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (1 paso cada 3 km para grandes mamíferos y 1 paso por kilómetro para los pequeños vertebrados terrestres). Para adecuar las obras de drenaje como pasos de fauna se construirán pasarelas laterales internas que permita el paso en seco de los animales y se revegetarán las bocas para hacerlas más atractivas a la fauna. En los puentes y viaductos sobre cursos de agua, siempre que sea posible, se respetarán los cauces y el espacio de sus riberas, y se restaura la vegetación alterada, considerando también su adecuación como pasos de fauna. Además, en el proyecto de construcción se proyectarán, si es técnicamente viable, pasos para pequeños vertebrados terrestres entre los pp.kk 15+580 - 17+650, y 21+980 - 23+720, por ser los dos únicos tramos en los que, según el estudio de impacto ambiental, no se alcanza la densidad recomendada para pequeños vertebrados terrestres (1 paso por kilómetro). Se proyectará un cerramiento de la autovía y dispositivos de escape para animales, así como rampas rugosas en las cunetas reducidas. En los sifones y/o arquetas se instalarán rejillas o se adecuarán para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

**Vegetación.** Las posibles alteraciones de carácter general sobre la vegetación son la destrucción de la cubierta vegetal y ocupación del terreno por la traza de la nueva vía y los taludes, los daños en el entorno de las obras y la destrucción de la vegetación por ocupación temporal del terreno durante los trabajos. El valor intrínseco de la vegetación es mayor donde la traza discurre sobre hábitats naturales de barrancos y hábitats de interés comunitario prioritarios.

El estudio de impacto ambiental incluye como medida preventiva la localización de los caminos, préstamos y vertederos en lugares desprovistos de cubierta vegetal natural y el vallado temporal de las superficies con vegetación natural de mayor valor: vegetación de ramblas y riberas, pinares, encinares y hábitats naturales. Además, como medida correctora, se contempla la restauración de la vegetación de interés (incluida la vegetación de ribera, de ramblas y barrancos) que haya sido alterada durante las obras, utilizando especies que formen parte de las distintas comunidades que componen las series de vegetación de la zona. También se tendrá en cuenta, en su caso, la utilización de los ejemplares de palmito (*Chamaerops humilis*) extraídos de la zona a ocupar por la traza.

El estudio informativo no plantea ninguna medida específica para evitar o minimizar el impacto de la autovía sobre el hábitat de interés comunitario prioritario Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (6220), entre los pp.kk. 14+490 y 14+560. Por tanto, el promotor adoptará las medidas incluidas en el condicionado de la presente Resolución.

**Hidrología e hidrogeología.** Los impactos sobre el sistema hidrológico derivarán de alteraciones de la red de drenaje y cauces superficiales, de las características de los acuíferos y de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. La excavación de desmontes podría afectar a acuíferos locales, pero los acuíferos de interés general no serán afectados, aunque es posible que, en la zona de cruce del Ebro y en el fondo de alguna rambla o río menor, se alcance el nivel freático en las cimentaciones. Además, el trazado atraviesa el acuífero La Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla de Mar.

Según el estudio de impacto ambiental, en viaductos y puentes, los estribos quedarán, al menos, a 5 m a cada lado del cauce, las instalaciones de obra se ubicarán fuera de lugares sensibles o vulnerables, como el acuífero mencionado, y los parques de maquinaria e instalaciones de obra tendrán previstos barreras de sedimentación o balsas de decantación. Además, se establecerá una cubierta vegetal para la protección del suelo en zonas alteradas y así evitar arrastres. Mientras exista este riesgo, se establecerán barreras de sedimentación. Para evitar vertidos al río Ebro, se proyectarán balsas que retengan el drenaje longitudinal de la autovía en la zona de cruce de este río y en la cuenca del mismo se evitará cualquier excavación por debajo del nivel freático. Respecto a los posibles impactos sobre el acuífero La Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla de Mar, el nivel freático se encuentra por debajo de la zona de excavación, por lo que no se prevén afecciones sobre el mismo. En cualquier caso, como medida protectora específica, el estudio de impacto ambiental indica que, en la cuenca del Ebro se tomarán las medidas

necesarias durante las obras para evitar cualquier tipo de excavación bajo el nivel freático y que no se podrán ubicar sobre el mismo instalaciones auxiliares, caminos de obra, préstamos o vertederos. Además, éste área tendrá el carácter de zona excluida en la clasificación del territorio que se efectúe en el proyecto constructivo.

Suelo y movimiento de tierras. Se producirá impacto por la ocupación del terreno ya que se atraviesan suelos de bastante calidad agrícola. El estudio de impacto ambiental señala que las instalaciones auxiliares de obra y los caminos de acceso no ocuparán los suelos de mayor calidad agrológica (del p.k. 41+100 al p.k. 44+450), que se evitará compactar las zonas próximas al trazado, se jalonarán los terrenos adyacentes a la franja estricta de ocupación y se reutilizarán los horizontes superficiales extraídos.

En cuanto al movimiento de tierras, existe un déficit generalizado a lo largo de toda la traza (de 5.784.973 m<sup>3</sup>) que puede compensarse recurriendo a préstamos situados junto a la misma. Sin embargo, en el estudio de impacto ambiental se afirma que la localización de los préstamos deberá realizarse en la fase de redacción de los proyectos de construcción, momento en que se marcarán las necesidades en el balance de tierras que resulte en cada tramo en que se subdivida el corredor. Además señala que en caso de utilizar canteras y graveras de nueva creación, se realizará un estudio específico de impacto ambiental de esta actuación. Por todo ello, los préstamos no son objeto de esta Resolución, como queda recogido en el apartado 1.

El estudio de impacto ambiental establece como zonas de exclusión para la localización de préstamos, vertederos, caminos de acceso e instalaciones auxiliares, las siguientes: entorno de barrancos, ramblas y del río Ebro, suelos de mayor valor agrológico, hábitats naturales prioritarios, zonas de mayor interés para la vegetación, espacios protegidos, yacimientos arqueológicos y su entorno. Además, en los proyectos de construcción se realizará un estudio específico, a escala 1/5.000, que las delimite.

Patrimonio histórico-artístico y cultural y vías pecuarias. El trazado definitivo evita la afección a los yacimientos arqueológicos Barranc de Vinaixarop y Torre de Vinaixarop. No obstante, sigue discurriendo, en el municipio de La Jana, superpuesta a la Vía Augusta en el entorno inmediato de la CV-10, considerado espacio de potencialidad arqueológica. Además, el trazado discurre a menos de 50 m (afección directa) de los yacimientos arqueológicos Partida del Rodeo y Barranc de Giné y próximo a los yacimientos arqueológicos de Mas de Giner (todos ubicados en el T.M. de Tortosa).

Como medida preventiva, según el estudio de impacto ambiental, en fase de proyecto de trazado y antes de la aprobación del proyecto constructivo, se realizará una prospección arqueológica intensiva superficial del trazado y del resto de zonas afectadas por las obras (bajo la dirección de un arqueólogo debidamente autorizado), de acuerdo con las indicaciones del órgano competente de la Generalitat Valenciana y de la Generalitat de Cataluña, que permita precisar el nivel de afección a los yacimientos mencionados e identificar nuevos que pudieran verse afectados y establecer las medidas preventivas y correctoras. Se hará una actuación específica en los dos yacimientos afectados por el trazado, Partida de Rodeo y Barranc de Giné, siguiendo las indicaciones que establezca la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña. En caso de localizar nuevos yacimientos susceptibles de afección, se programará un plan de actuación, preventivo y/o compensatorio, de acuerdo con el organismo competente.

Además, se realizará un seguimiento arqueológico de las obras, mediante la supervisión, por parte de un equipo de especialistas, de todos los movimientos de tierra asociados al desbroce y preparación del terreno, desmontes, préstamos, instalaciones provisionales, etc. En caso de que durante las remociones de terreno se identifique algún yacimiento susceptible de destrucción, se procederá de acuerdo con el órgano competente de la Generalitat Valenciana y de la Generalitat de Cataluña.

Según el estudio de impacto ambiental, la construcción de la autovía supondrá la ocupación temporal de 15 vías pecuarias. No obstante, se tiene previsto reponer todas las vías interceptadas, restableciendo su continuidad al finalizar las obras.

Finalmente, según la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, el trazado propuesto el promotor, en los términos municipales de La Jana y Traiguera, cruza en varios puntos de la Vía Augusta, por lo que se deberá analizar su afección, prever su reposición y la conservación de la continuidad funcional y visual de su recorrido, aspectos integrados en el condicionamiento de la presente Resolución.

Contaminación acústica. El estudio de impacto ambiental presenta un estudio preliminar de la posible contaminación acústica que la implantación de la nueva autovía podría producir en su entorno, adoptando como umbrales de ruido los fijados por el Real Decreto 1367/2007, del 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, para «Sectores del territorio con predominio de uso residencial» (60 dB(A) en periodo diurno (mañana y tarde) y 50 dB(A) en periodo nocturno). Este estudio preliminar no tiene en cuenta las atenuaciones por características del relieve o por la posición de las viviendas respecto a la infraestructura (ángulo de contribución), dado que no es posible determinarlas en esta fase, pero sí prevé una atenuación de 3 dB(A) debido al empleo de pavimento fonoabsorbente.

Como resultado, se identifican las cuatro zonas siguientes en las que existirían viviendas o núcleos de población que podrían sufrir niveles de ruido superiores a los umbrales fijados: el núcleo de población Sant Antoni de Padua en el término municipal de Ulldecona (p.k. 21+200) y tres zonas con masías aisladas, -dos en el municipio de Tortosa y una en el municipio de L'Ampolla (pp.kk. 42+000 a 42+300, 44+300 a 45+000 y 54+500 a 55+000, respectivamente)-.

No obstante, en el estudio de impacto ambiental se indica que el estudio de previsión del nivel sonoro será precisado en los proyectos de construcción, especialmente en las cuatro zonas identificadas, cuando se disponga de mayor detalle en la definición de las variables que condicionan el modelo, para poder definir, en su caso, pantallas acústicas como medida correctora. Para ello se utilizarán los procedimientos de estudio e índices de inmisión sonora definidos en la legislación autonómica. Además, se elaborará un programa de vigilancia acústica.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra. Los controles propuestos más destacados son:

Actuaciones de seguimiento y vigilancia durante las obras:

Comprobación y emisión de informes relativos a la calidad atmosférica, los niveles sonoros, la protección del sistema hidrológico, la hidrogeología, el suelo, la flora y vegetación, la fauna y el mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Vigilancia del mantenimiento de los servicios existentes y de la reposición de vías pecuarias y caminos históricos.

Comprobación y emisión de informes relativos a la ubicación de canteras, zonas de préstamos, graveras, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

Actuaciones de seguimiento y vigilancia en la fase de explotación: Comprobación y emisión de informes relativos a los niveles sonoros, al sistema hidrológico, a la efectividad de las medidas de restauración de la cubierta vegetal y a la fauna.

## 5. Condiciones al proyecto

El promotor deberá precisar, para el trazado final adoptado (alternativa 23, más variantes 23A, 23B y C-12), las medidas preventivas y correctoras previstas a escala de proyecto, y adoptar, además de las medidas asumidas por él durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, las siguientes:

5.1 Espacios naturales de interés. Para evitar afecciones sobre el cruce del barranco de La Galera (p.k. 30+320), perteneciente al LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional, se prohíbe ubicar pilas en el cauce y utilizar cimbras u otras instalaciones para construir el puente que impliquen la afección a la vegetación y los hábitats protegidos de su lecho, siguiendo las indicaciones de la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña. Además, el nuevo acceso a la población de La Galera (p.k. 30+300), deberá seguir el trazado del camino existente, Camí de Cantallops, y crecer en anchura hacia el lado opuesto al barranco, evitando la afección (directa o indirecta) al mencionado espacio protegido.

Igual que se establece en el estudio de impacto ambiental para la protección del LIC y ZEPA Secans del Monstsià (pp.kk. 23+700 a 24+800), en el tramo que discurre cercano al LIC y ZEPA Serres de Cardó-Boix (proximidades del p.k. 46+000), se restringirá durante las obras la circulación de personal, vehículos y maquinaria, vallando esta zona para asegurar que no se ocupe terreno ni se circule más allá de la franja así delimitada y estableciendo las medidas necesarias para su control. El acceso a las obras en esta zona no se realizará ocupando terreno del espacio protegido.

5.2 Fauna. El diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el cerramiento perimetral atenderá a los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (2006). El seguimiento se adecuará al documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte (2008). Entre los criterios previstos en los documentos mencionados, destaca el seguimiento del uso de los pasos de fauna durante un mínimo de 3 años, ampliados a 5 en zonas de especial interés para la conservación, con un mínimo de 2 campañas anuales, de acuerdo con la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña.

Para proteger al aguilucho cenizo, durante la construcción de la carretera se procederá al establecimiento de un cerramiento temporal de ambas márgenes de la autovía entre los pp.kk. 23+500 a 25+000, zona en la que atraviesa el LIC y la ZEPA Secans del Montsià, de forma que queden claramente delimitadas las áreas donde puede acceder la maquinaria y el personal de la obra.

Con el fin de evitar daños al aguilucho cenizo durante el periodo de cría, los trabajos de desbroce de la vegetación, movimiento de tierras y actividades ruidosas, se realizarán fuera del periodo comprendido entre los meses de abril y julio (ambos incluidos) en las zonas próximas a Secans del Montsià entre los pp.kk. 18+500 y 25+000. El Plan de obra del proyecto constructivo deberá contemplar esta circunstancia.

Antes del inicio de las obras deberá realizarse un trabajo de campo en la zona recorrida por la autovía entre los pp.kk. 18+500 y 25+000, con el fin de actualizar la información sobre la presencia de esta especie y, especialmente, detectar la posible existencia de nidos en la zona recorrida por la traza y en su entorno inmediato, adecuándose las medidas indicadas al resultado de este estudio.

5.3 Vegetación. Para reducir la afección al hábitat prioritario Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (6220), entre los pp.kk. 14+490 y 14+560, se adoptarán las siguientes medidas:

No se podrán ubicar en las zonas delimitadas como hábitats naturales de interés prioritario, instalaciones auxiliares, caminos de obra, préstamos o vertederos. Estas zonas tendrán el carácter de zona excluida en la clasificación del territorio que se efectúe en el proyecto constructivo.

Se dispondrá un vallado temporal en la línea de ocupación estricta del trazado que asegure que las obras no ocupen más superficie que la acotada y que no se circule fuera de la zona así acotada. Este cerramiento se realizará en ambas márgenes de la autovía, entre los pp.kk. 14+490 y 14+560.

Durante el desarrollo del proyecto, se garantizará la ausencia de afecciones, por cualquier acción derivada de las obras (acopio de material, zona de acceso a la obra, desbroce...), a la especie de flora catalogada *Tilia platyphyllos*, siguiendo las indicaciones del Servicio de Biodiversidad de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Para la protección de la flora, se adoptarán las siguientes medidas preventivas propuestas por la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña:

En los viaductos previstos en el barranco de La Galera, minimizar el número de pilas y construir los tableros sin necesidad de instalaciones que impliquen afectar la vegetación y los hábitats protegidos, además de las medidas previstas en el punto 5.1. de la presente Resolución.

Incluir en el programa de vigilancia ambiental, actuaciones de mantenimiento de los viveros temporales de palmito (*Chamaerops humilis*), como el riego o el control de la supervivencia de los individuos; y cumplir las prescripciones establecidas en la Orden de la Generalitat de Cataluña de 5 de noviembre de 1984, sobre la protección de plantas de la flora autóctona amenazada de Cataluña, relativas al procedimiento administrativo y las autorizaciones para poder desenraizar y replantar los pies de palmito.

Se evitará, en lo posible, el arranque de olivos centenarios, de gran porte o de valor patrimonial y en su caso se posibilitara la replantación, en cumplimiento de la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de patrimonio arbóreo monumental de la Comunidad Valenciana según indicación de la entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón.

5.4 Hidrología e hidrogeología. En la redacción de los proyectos constructivos se incluirán todas las recomendaciones y prescripciones establecidas por la Agencia Catalana del Agua en sus informes de fechas 10 de septiembre de 2010 y 22 de octubre de 2010, entre las que destacan:

Cumplimiento de los criterios establecidos por la Agencia Catalana del Agua en el documento Directrices de planificación y gestión del espacio fluvial.

Tomar como referencia los documentos Recomendaciones técnicas para los estudios de inundabilidad de ámbito local (Guía Técnica n.º 1) y Recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial (Guía Técnica n.º 4) de la Agencia Catalana del Agua.

Cumplimiento de los cálculos hidrológicos realizados en el marco de la Planificación del Espacio Fluvial del Ebro en la caracterización hidrológica e hidráulica de los espacios fluviales y en el dimensionamiento de los viaductos y obras de drenaje.

Se diseñarán sistemas de recogida y decantación de agua de lavado de la calzada, de los primeros 5 - 10 minutos de lluvia, según solicita la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, para evitar su acceso a los ríos Ebro, Sènia y Cervol; y los barrancos de la Galera, de Valdebous y dels Pixadors, entre otros.

5.5 Patrimonio histórico-artístico y cultural. Antes de la aprobación del proyecto constructivo se realizará una prospección arqueológica sistemática de toda la zona afectada por el proyecto, dirigida por un arqueólogo, y se propondrán las medidas necesarias, incluyendo la opción de modificar puntualmente el trazado para no afectar a los yacimientos. Estas medidas serán coordinadas con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Turismo, Cultura y Deportes de la Generalitat Valenciana y con la Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña.

Se analizará la afección sobre la Vía Augusta y se deberá prever su reposición y la conservación de la continuidad funcional y visual de su recorrido en los puntos de cruce con la misma.

5.6 Contaminación acústica. Durante la redacción de los proyectos constructivos, se realizará un estudio acústico que permita precisar el realizado a escala de estudio informativo, y en función de cuyos resultados se completen las medidas que permitan minimizar el impacto acústico de acuerdo con la legislación estatal y autonómica vigente: Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica, y Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, en la Comunidad Valenciana; y Ley 16/2002, de 28 de junio, de Protección contra la Contaminación Acústica, y Decreto 176/2009, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 16/2002, en Cataluña.

5.7 Paisaje y conectividad territorial. Se incluirá en el proyecto constructivo un estudio de la incidencia de la actuación en el paisaje valenciano, de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, que incluya la propuesta de medidas correctoras de los impactos paisajísticos que hagan viable el proyecto.

Asimismo, se incluirá un análisis de la incidencia de la autovía sobre el paisaje catalán, mediante un Estudio de Impacto e Integración Paisajística, en aquellas zonas en las que sea de aplicación el Decreto 343/2006, de 19 de septiembre, por el que se desarrolla la Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje, y se regulan los estudios e informes de impacto e integración paisajística.

Además, se adoptarán las medidas de integración paisajística propuestas por la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, en su informe de fecha 30 de abril de 2009, entre las que destacan:

Reposición de la Vía Augusta y de las vías pecuarias afectadas y adopción de mejoras en las vías secundarias para minimizar el efecto barrera que supone la carretera y fomentar modos de movilidad más sostenibles (conexión con carriles bici y recorridos paisajísticos no motorizados).

Análisis de la afección sobre las parcelas de cultivo, incluyendo las que puedan quedar sin uso por la actuación fuera del ámbito ocupado por la carretera, y establecimiento de medidas correctoras para mejorar su integración paisajística.

Análisis de la afección visual de las pantallas acústicas sobre los elementos de mayor valor paisajístico en su entorno (miradores, puntos de observación principales, recursos paisajísticos culturales y/o visuales y espacios naturales con protección ambiental).

Detallar las zonas de préstamos, restauración de perfiles y revegetación de las zonas afectadas por extracciones o aporte de materiales para la realización de las obras; así como la reposición de líneas aéreas de instalaciones afectadas, siendo preferibles las conducciones subterráneas, especialmente en el entorno de las zonas de mayor valor ambiental.

En el proyecto constructivo se adoptarán todas las medidas establecidas en el Plan Territorial Parcial de Las Tierras del Ebro, aprobado por Acuerdo de Gobierno 130/2010, de fecha 27 de julio de 2010, y especialmente las relativas a la conectividad territorial y ecológica. De acuerdo con el informe de la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, de fecha 4 de agosto de 2010, se adoptarán las medidas necesarias para permeabilizar el tramo de autovía A-7 que atraviesa el conector ecológico de Camarles y L'Ampolla definido en el mencionado plan; y se estudiará la conveniencia, desde el punto de vista ambiental, de eliminar el enlace de Camarles.

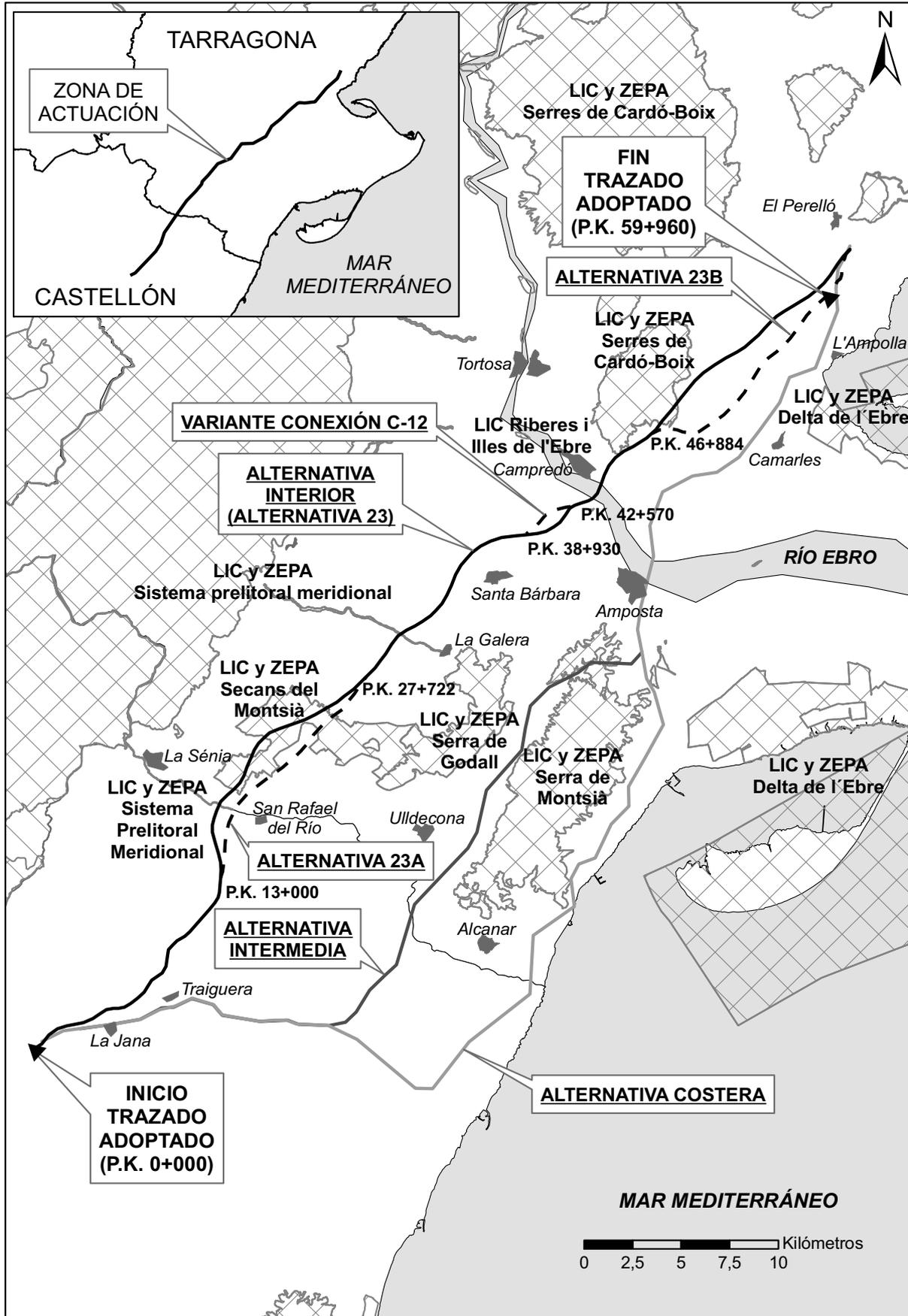
Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del Estudio informativo

autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló (Castellon), al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa (Alternativa 23, modificada por las alternativas 23A y 23B y la variante de Santa Bárbara para mejorar la conexión con la carretera C-12), y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación quedarán adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 25 de marzo de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2013-3834